

Parkeerplaats Dodeweg



31 maart 2023

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Plangebied	6
1.3 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	7
2.1 Bestaande situatie	7
2.2 Nieuwe situatie	8
2.3 Eco-recreaduct A28	9
2.4 Parkeerbehoefte en mobiliteitsaspecten	10
2.5 Ladder voor duurzame verstedelijking	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	26
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	26
4.2 Bodem	28
4.3 Duurzaamheid	28
4.4 Ecologie	28
4.5 Externe veiligheid en overige risico's	35
4.6 Geluid	36
4.7 Leidingen en andere belemmeringsstroken	36
4.8 Luchtkwaliteit	36
4.9 Milieuzonering	38
4.10 Verkeer	39
4.11 Watertoets	40
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	41
5.1 Economische uitvoerbaarheid	41
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
5.3 Verkennend initiatief	41
Bijlagen	42
Bijlage 1 Inrichtingsvoorstel	43
Bijlage 2 Verkeerstelling	44
Bijlage 3 Quickscan ecologie	45

Ruimtelijke Onderbouwing

Initiatiefnemer



Landgoed Den Treek - Henschoten NV
p/a Rentmeesterskantoor 't Schoutenhuis BV
Postbus 13
3930 EA Woudenberg
www.schoutenhuisbv.nl

Gemeente



Gemeente Leusden
Postbus 150
3830 AD LEUSDEN
www.leusden.nl

Adviseur



Adviesbureau Haver Droeze BNT
Muurhuizen 165
3811 EG Amersfoort
www.haverdroeze.nl

Document informatie:

Titel: Ruimtelijke Onderbouwing verplaatsing Parkeerplaats Dodeweg
Rapporttype: omgevingsvergunning
Rapportnummer: NL.IMRO.0327.DenTreek-0001
Datum: maart 2023

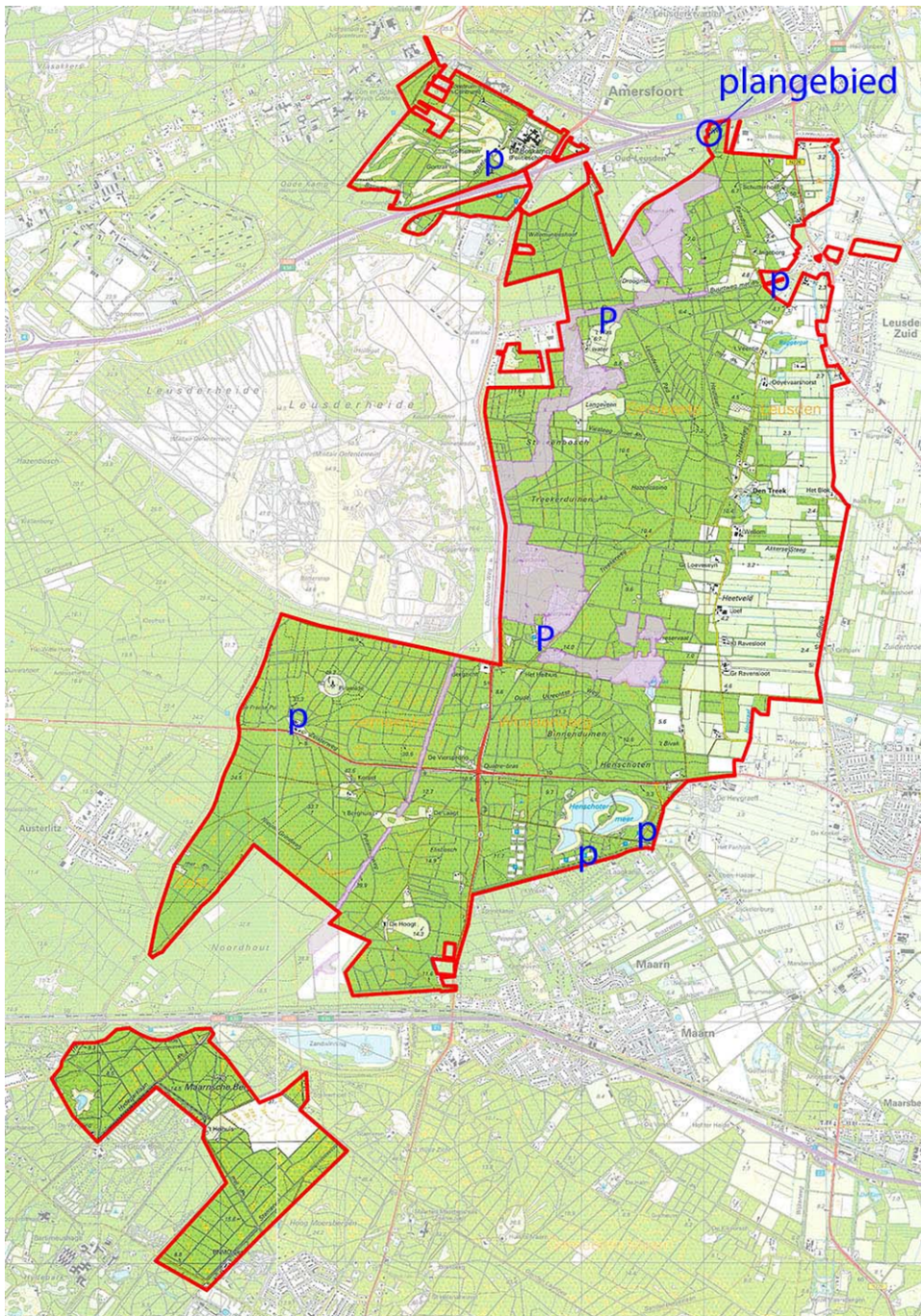
Beknopte inhoud:

Aanvraag voor het planologisch mogelijk maken van het verplaatsen van de bestaande parkeerplaats, opdat deze sociaal veiliger wordt en om het (auto)verkeer zoveel mogelijk te weren uit het landgoed zelf. Een en ander conform de afspraken die hierover zijn gemaakt tussen NV Landgoed Den Treek - Henschoten en Gemeente Leusden.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Landgoed Den Treek - Henschoten, met een oppervlakte van circa 2200ha, is een belangrijk recreatief uitloopgebied voor zowel Amersfoort, Leusden als Woudenberg. Om deze recreatieve druk letterlijk in goede banen te leiden, zijn er diverse wandel-, fiets-/ mountainbike-, en ruiterroutes uitgezet over het landgoed. Om de rust in de kern van het landgoed zoveel mogelijk te kunnen waarborgen, zijn verkeersaantrekkende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen, zoveel mogelijk aan de rand van het landgoed aangelegd (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: overzichtskaart landgoed Den Treek - Henschoten met parkeerplaatsen en het plangebied

Bron: topografische kaart, bewerking HD

Eén van die parkeerplaatsen is de bestaande parkeerplaats aan de Dodeweg die vanuit het noorden toegang biedt tot het landgoed. Deze parkeerplaats gaat over in een onderhoudspad. Het noordelijk deel van dit pad, tussen de fietsbrug over de A28 en het fietspad langs het Hazewater, is echter vrij breed en wordt gebruikt als parkeerplaats. De parkeerplaats is bereikbaar via een inrit direct ten westen van de bestaande fietsbrug over de rijksweg A28. Ook de rest van de parkeerplaats is voorzien van half-verharding (zand en puin); er zijn veel kuilen waar water in blijft staan na regenval. Het fietspad kruist het toegangspad en is van het onderhoudspad / parkeerplaats afgescheiden door middel van lage houten afscheidingen (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: de bestaande parkeerplaats met in het midden (wit) de fietsbrug met fietspad en links het fietspad met de lage afscheiding

Bron: HD

Het landgoed, en dus ook de parkeerplaats, is alleen opengesteld tussen zonsopgang en zonsondergang en is zodoende niet verlicht. Doordat de parkeerplaats haaks op de Dodeweg ligt, is er vanaf de weg nauwelijks zicht op de parkeerplaats. In de avonduren en nacht leidt dit regelmatig tot ongewenste bezoekers en gebruik. Reden voor het landgoed om de parkeerplaats te willen herinrichten en de sociale veiligheid in dit deel van het landgoed te verbeteren. Daarom zijn met de gemeente Leusden afspraken gemaakt om de parkeerplaats op te knappen / te verplaatsen. In 2020 is daartoe door het Landgoed Den Treek - Henschoten een omgevingsvergunning aangevraagd, die echter door de gemeente Leusden is geweigerd omdat de nieuwe parkeerplaats grotendeels was voorzien in het door RWS aangewezen werkgebied. Dit werkgebied is aangewezen in verband met de reconstructie van knooppunt Hoevelaken, de daarmee samenhangende verbreding van de A28 en de verplaatsing van de fietsbrug over de rijksweg A28.

In de voorliggende aanvraag is daarom de nieuwe parkeerplaats in oostelijke richting opgeschoven zodat deze buiten de grenzen van het werkgebied valt.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit de bestaande parkeerplaats haaks op de Dodeweg en tevens de nieuwe locatie van de parkeerplaats, parallel aan de Dodeweg. De parkeerplaats blijft gelijk in oppervlak maar wordt als het ware een kwartslag gedraaid zodat deze parallel aan de Dodeweg komt te liggen. De grond van de oude parkeerplaats, die daardoor vervalt, wordt opnieuw ingeplant met inlandse soorten.

In het geldende bestemmingsplan (Buitengebied 2009) heeft de parkeerplaats de bestemming Bos en Natuurgebied zonder nadere aanduiding. Deze gronden zijn bestemd voor de instandhouding van landschaps- en natuurwaarden, bosbouw en houtproductie, de instandhouding van de voorkomende onverharde wegen, extensieve openluchtrecreatie, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals fiets- en voetpaden, ruiterspaden en picknickplaatsen. Een voorziening als een parkeerplaats past weliswaar bij de doeleinden van het landgoed als recreatief uitloopgebied, de regels van de bestemming 'Bos en Natuurgebied' voorzien daar echter niet in. De dubbelbestemming 'Landgoed/Buitenplaats' die hier wel in voorziet, strekt zich niet uit over dit deel van het landgoed. Zodoende is het verplaatsen van de parkeerplaats in strijd met het bestemmingsplan.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient ter motivering van de aanvraag voor de benodigde omgevingsvergunning.

1.3 Leeswijzer

Na deze algemene inleiding wordt in het volgende hoofdstuk aandacht besteed aan de bestaande en de beoogde nieuwe situatie. Gelet op het feit dat het een parkeerplaats betreft, wordt daarbij specifiek stilgestaan bij het benodigde aantal parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen. In het daarop volgende hoofdstuk 3 wordt stilgestaan bij het relevante beleid van de verschillende overheden (rijk, provincie en gemeente). De omgevingsaspecten worden beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 ten slotte wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het voornemen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De bestaande parkeerplaats bevindt zich aan de Dodeweg die tussen Amersfoort en Leusden parallel loopt aan de rijksweg A28. De oppervlakte van de parkeerplaats beslaat circa 3400m². De toegang naar het onderhoudspad en de parkeerplaats bevindt zich direct ten westen van de fietsbrug die hier over de A28 heen gaat. Deze weg kruist het fietspad dat via de fietsbrug over de A28 gaat en gaat over in een bospad en verder naar het zuiden de Paradijsweg. Fietsers kunnen hier ook in noordelijke richting naar de Dodeweg. Een houten slagboom aan het einde van de parkeerplaats voorkomt dat het reguliere autoverkeer verder het bos in kan rijden. Het fietspad en onderhoudspad lopen wel door en er loopt ook een ruiterspad.

De parkeerplaats bestaat uit de volgende kadastrale percelen (zie afbeelding 3):

- gemeente Leusden, sectie B, nummer 1055 (gedeeltelijk -> de inrit);
- gemeente Leusden, sectie B, 807 (onderhoudspad en parkeerplaats).



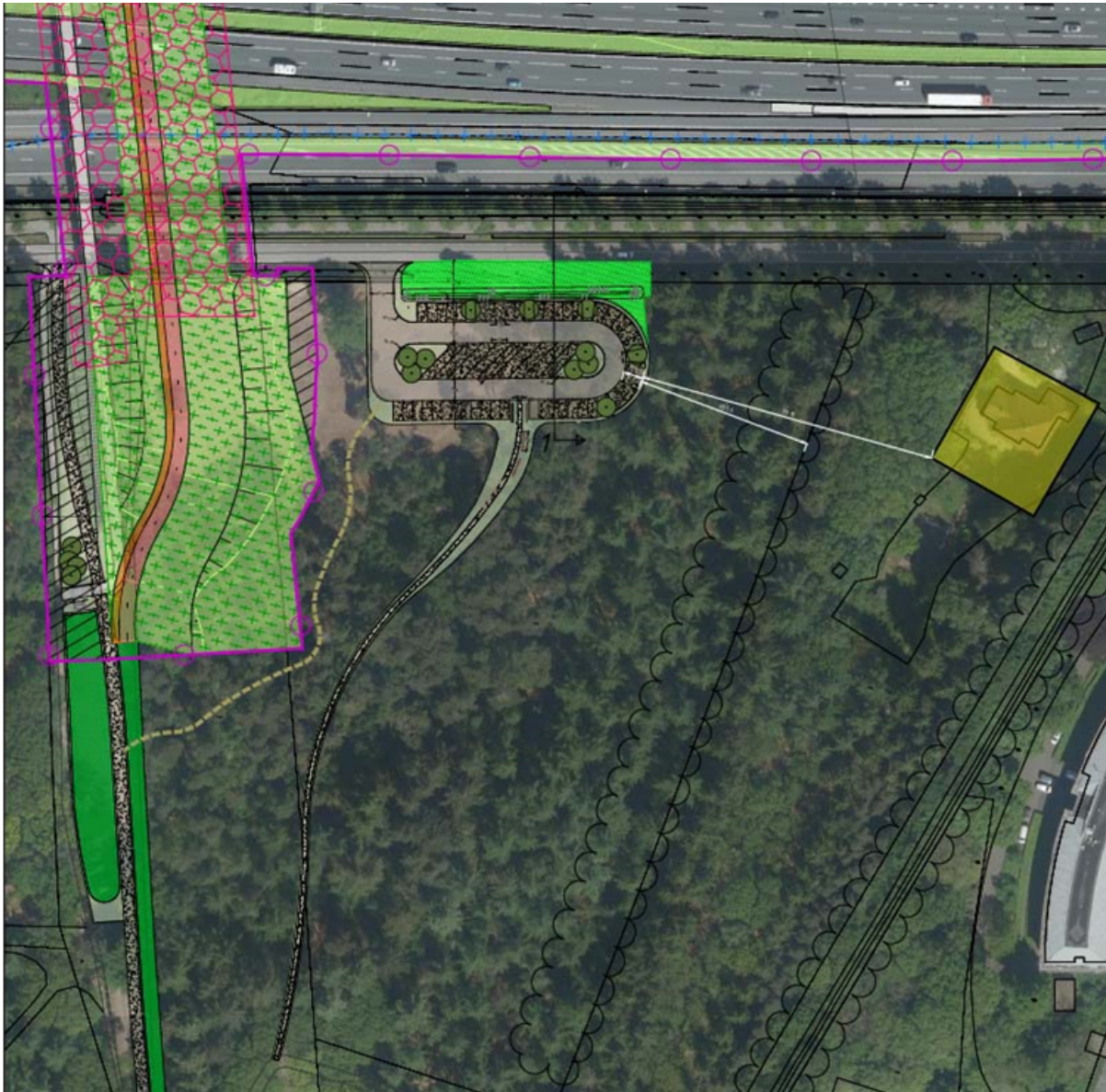
Afbeelding 3: uitsnede kadastrale kaart met in blauw de bestaande parkeerplaats

Bron: www.kadastralekaart.com, bewerking: HD

De gronden die kadastraal zijn aangeduid als B807 zijn eigendom van Landgoed Den Treek - Henschoten NV (parkeerplaats). De inrit (kadastraal nr. 1055) is eigendom van de gemeente en voorzien van verharding in de vorm van betonstraatstenen. Het fietspad is voorzien van schelpenverharding. Het onderhoudspad en de parkeerplaats zijn onverhard (zand/puin). Er zijn geen formele parkeerplaatsen aangegeven; het parkeren geschiedt informeel. Met name in de weekenden kan het er, zeker op mooie dagen in het voor- en najaar, erg druk zijn. Dat geldt overigens ook voor de andere parkeerplaatsen op het landgoed.

2.2 Nieuwe situatie

Op verzoek van het landgoed is een voorstel uitgewerkt om de parkeerplaats als het ware een kwartslag te draaien, zodat deze parallel aan de Dodeweg komt te liggen (afbeelding 4). Niet alleen neemt daarmee de verstoring in het bos af; ook wordt de parkeerplaats hierdoor zichtbaar vanaf de Dodeweg hetgeen de sociale controle en daarmee de sociale veiligheid ten goede komt. Voorts worden door het verplaatsen van de parkeerplaats de verschillende verkeersstromen van langzaam en autoverkeer gescheiden. Het inrichtingsplan maakt als Bijlage 1 deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.



*Afbeelding 4: voorstel nieuwe situatie parkeerplaats
Bron: Adviesbureau Haver Droeze*

De oppervlakte ten behoeve van het parkeren blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie, waarbij in nieuwe situatie 32 formele parkeervakken en 14 trailerparkeerplaatsen (middenstrook) worden aangelegd. Op deze plekken kunnen 2 personenauto's staan. De nieuwe parkeerplaats wordt via een eigen inrit ontsloten. Net als nu, mag ook in de toekomst de parkeerplaats alleen worden gebruikt op de tijden dat het landgoed is open gesteld (tussen zonsopkomst en zonsondergang).

De toegang naar de nieuwe parkeerplaats kent gescheiden stroken voor in- en uitgaand verkeer. Het fietsverkeer blijft gebruik maken van het bestaande fietspad ten westen van de fietsbrug zodat dit het autoverkeer op de parkeerplaats niet meer hoeft te kruisen. Het bestaande bospad / onderhoudspad blijft behouden. Direct ten zuiden van de parkeerplaats is ruimte om een paard te zadelen en vanuit daar aan te sluiten op de bestaande ruiterspaden. Een wandelpad vanuit de zuidwesthoek van de parkeerplaats leidt wandelaars via een eigen route naar het wandelpadennetwerk op het landgoed.

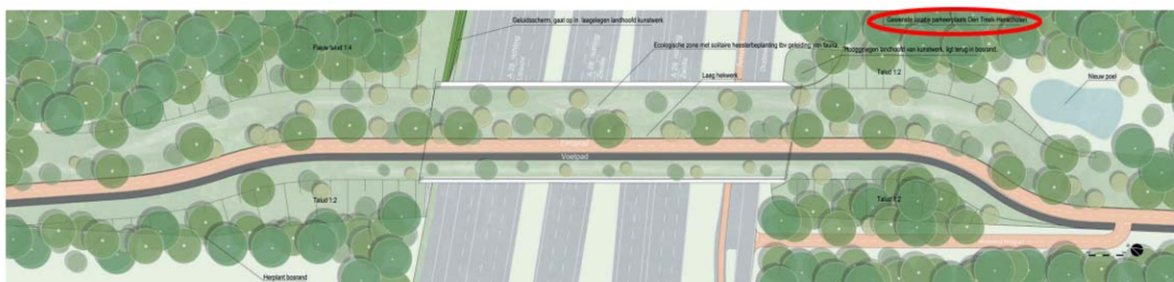
De grond van de bestaande parkeerplaats wordt opnieuw ingeplant met inlands soorten die thuishoren in het bos (eiken of beuken). Grove den, lariks en berken zullen zich spontaan ontwikkelen en worden daarom niet ingeplant. Het bestaande onderhoudspad blijft behouden voor beheerwerkzaamheden.

2.3 Eco-recreaduct A28

Om de fileproblematiek bij Knooppunt Hoevelaken aan te pakken en de doorstroming te verbeteren, wordt het knooppunt gewijzigd en worden de aansluitende wegen verbreed. In de plannen voor de aanpak van Knooppunt Hoevelaken en de verbreding van rijksweg A28 zijn ook wensen van de gemeente Amersfoort meegenomen. Eén van die wensen betreft het vervangen van de bestaande fiets- en voetgangersbrug over de A28 door een ecoduct in combinatie met een fiets- en voetpad (eco-recreaduct). Deze wens is opgenomen in het Ontwerptracébesluit (OTB) dat op 21 september 2018 is vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Omdat er nog geen oplossing is voor de stikstofproblematiek liggen de plannen al enkele jaren stil.

Uit het OTB A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (par. 8.3) blijkt dat het eco-recreaduct bedoeld is voor wandelaars en fietsers. Daarnaast voorziet het plan in een ecologische zone van 15m breed die wordt ingericht voor soorten die kenmerkend zijn voor de regio, zoals zandhagedis, levenbarende hagedis, kamsalamander, vos, boommarter, bunzing, overige kleine marters, vlinders, libellen en overige insecten. Ree is geen doelsoort en zal middels een voorziening uit het landgoed Nimmerdor worden geweerd aldus het OTB (p. 113). De dieren worden via wanden en schermen richting het eco-recreaduct geleid en van de infrastructuur weggeleid.

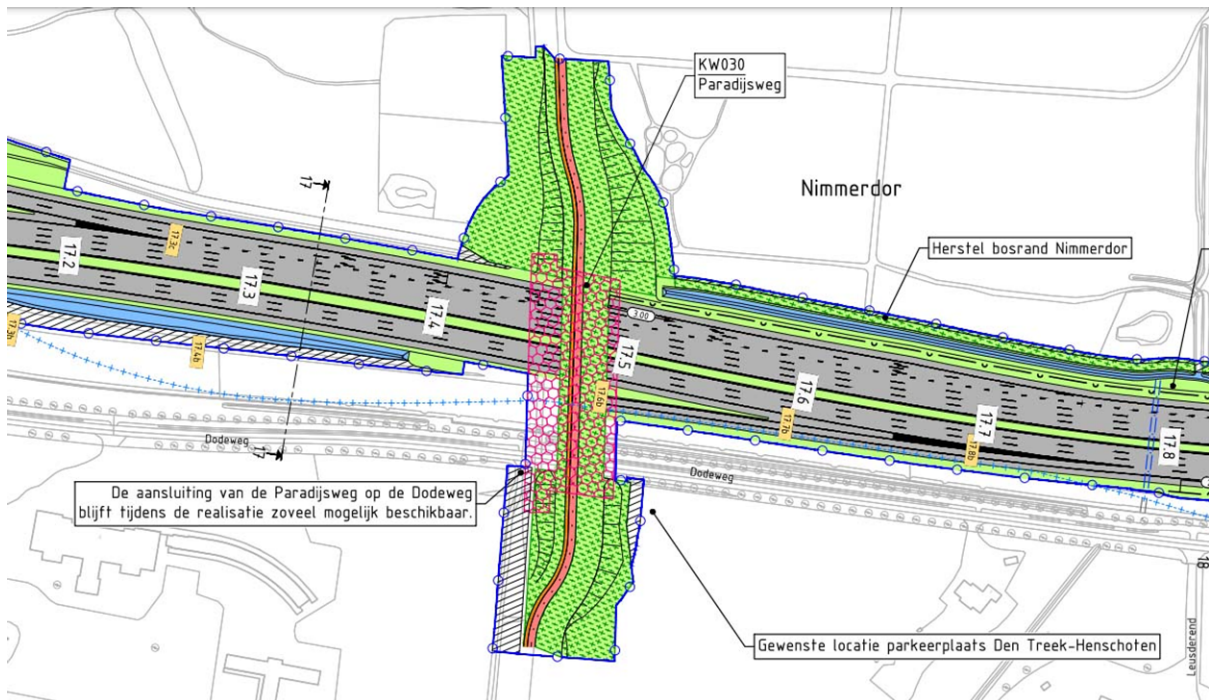
Ondanks dat uit het ontwerp niet exact duidelijk wordt op welke manier het inrichtingsplan voor het eco-recreaduct rekening houdt met de nieuw te realiseren parkeerplaats op het terrein van Den Treek Henschoten, is de gewenste locatie op de detail uitwerking benoemd (rood omcirkeld op onderstaande tekening, afbeelding 5). Blijkens de toelichting op het OTB (par. 3.3.4, p. 56) en het Landschapsplan (p. 113) is bij het ontwerp van het eco-recreaduct zoveel als mogelijk rekening gehouden met de aan de zuidzijde gewenste locatie voor een nieuwe parkeerplaats van Den Treek – Henschoten als (recreatieve) bezoekersentree voor het landgoed. Andersom is met de locatie en de inrichting van de nieuwe parkeerplaats rekening gehouden met de aanleg van het eco-recreaduct door deze buiten het in het OTB opgenomen werkgebied van RWS te realiseren (zie afbeelding 6).



Afbeelding 5: detailuitwerking eco-recreaduct Paradijsweg

Bron:

<https://www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken/ontwerptracébesluit+en+ontwerpsaneringsbesluit+11/relevante+documenten+a28/default.aspx> (p. 112)



Afbeelding 6: uitsnede detailkaart A28 km 15.9-18.2 OTB d.d. 31 augustus 2018

Bron:

<https://platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken/ontwerptracbesluit+en+ontwerpsaneringsbesluit+11/relevante+documenten+a28/default.aspx#folder=1>
<https://platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken/ontwerptracbesluit+en+ontwerpsaneringsbesluit+11/relevante+documenten+a28/default.aspx#folder=1849097>

2.4 Parkeerbehoefte en mobiliteitsaspecten

Aangezien parkeernormen en -kencijfers voor parkeerplaatsen bij recreatiegebieden niet beschikbaar zijn, is in 2018 een verkeerstelling uitgevoerd. De telling geeft inzicht in het gebruik van de parkeerplaats, parkeerdruk en het aantal verkeersbewegingen. Met betrekking tot de onderzoeksresultaten kan worden opgemerkt dat hieruit blijkt dat de parkeerplaats overwegend tussen 8.30u en 19.00u wordt gebruikt. Ook komt uit het onderzoek naar voren dat de parkeerplaats incidenteel ook in de nachtperiode gebruikt; dit bevestigt het (ongewenste) gebruik in de avond en nacht, waarvan ook door omwonenden melding wordt gemaakt. De resultaten van het onderzoek maken volledigheidshalve deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing als Bijlage 2.

In 2018 maakten op een gemiddelde dag circa 212 auto's gebruik van de parkeerplaats met een uitschieter naar 314 op een (zonnige) zondag. Het laagste aantal bezoekers bedroeg 147 auto's. Op het drukste moment van de dag (tussen 15.00u en 16.00u) staan er gemiddeld 22 auto's. Tijdens het drukste moment gedurende de meetperiode stonden er maximaal 53 auto's op de parkeerplaats. Dit was op zondag tussen 15.00u en 16.00u. Ook op zaterdagochtend tussen 10.00u en 11.00u is het vaak druk. Uit bovenstaande gegevens volgt dat de parkeerplaats gemiddeld dagelijks $212 \times 2 = 424$ motorvoertuigbewegingen genereert.

De nieuwe parkeerplaats biedt ruimte aan 60 parkeerplaatsen: 32 reguliere parkeerplaatsen en 14 zogenaamde trailerparkeerplaatsen. Op de trailerparkeerplekken kunnen 2 personenauto's staan, zodat de parkeerplaats totaal ruimte biedt aan 60 reguliere parkeerplaatsen. Dit aantal is voldoende om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte uitgaande van de parkeerdruk die uit het verkeersonderzoek naar voren is gekomen. Bij grote drukte kan worden uitgeweken naar - onder andere - de grote parkeerplaats bij het Treekerpunt (tegenover horecagelegenheden 'Bergzicht' aan de Doornseweg, zie afbeelding 1). Op de parkeerplaats komt een informatiebord met een overzichtskaart van het landgoed waarop ook de overige parkeerplaatsen staan aangegeven.

Met betrekking tot de actualiteit en bruikbaarheid van het onderzoek kan worden opgemerkt dat de telling in 2018 volledigheidshalve is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de parkeerdruk op dat moment. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerplaats voldoende capaciteit heeft om te voorzien de parkeerbehoefte; slechts een enkele keer staat de parkeerplaats vol. Het gaat dan om enkele momenten per jaar, gedurende een paar uur. Deze situatie is echter niet maatgevend. Mede daarom is ervoor gekozen om de oppervlakte en het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie gelijk te houden aan de bestaande situatie.

Ook tijdens de Coronaperiode, toen de recreatiedruk sterk toenam, bleek deze capaciteit voldoende en inmiddels is de recreatiedruk weer genormaliseerd. Verder zal op de parkeerplaats een informatiebord worden geplaatst waar bezoekers worden gewezen op de grote parkeerplaats bij het Treekerpunt (tegenover restaurant Bergzicht in Woudenberg). Met betrekking tot de nieuwe mountainbikeroute die in 2020 is aangelegd in relatie tot de parkeerdruk kan worden opgemerkt de meeste gebruikers hiervan met de fiets komen. Het aantal mountainbikers dat met de auto (met fietsdrager) komt, is beperkt. Ook voor deze groep geldt dat men bij drukte wordt verwezen naar de parkeerplaats bij het Treekerpunt waar de mountainbikeroutes ook langskomen.

Het actualiseren van de verkeerstelling brengt zodoende geen nieuwe inzichten en zal evenmin leiden tot aanpassing van het plan. Er is dan ook geen reden om dit onderzoek te actualiseren. Door de bestaande oppervlakte van de parkeerplaats te handhaven en efficiënter te parkeren door formele parkeervakken aan te duiden én mensen te wijzen op alternatieven, is bovendien geborgd dat de parkeerdruk en verkeersgeneratie in de toekomst niet zullen toenemen.

2.5 Ladder voor duurzame verstedelijking

Sinds oktober 2012 geldt op grond van de artikelen 1.1.1 en 3.1.6 Barro de zogenaamde 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Gezien de constante stroom van jurisprudentie over dit onderwerp, heeft het Rijk de ladder in juli 2017 gewijzigd vastgesteld. Doel van deze bepalingen is om vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. In artikel 3.1.6 lid 2 Barro is bepaald dat de toelichting bij een ruimtelijke onderbouwing die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Artikel 1.1.1 aanhef en onder i Bro beschrijft wat in dit kader dient te worden verstaan onder een 'stedelijke ontwikkeling': ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Onderhavig verzoek heeft betrekking op het verplaatsen van een bestaande parkeerplaats, waarbij de oppervlakte van de parkeerplaats gelijk blijft. Bovendien is en blijft de parkeerplaats bestemd voor recreanten, die op het landgoed willen recreëren. De vrijkomende gronden worden weer ingericht als natuur in de vorm van bosaanplant.

Op grond van de jurisprudentie kan een parkeerplaats in beginsel worden aangemerkt als 'andere stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 1.1.1 aanhef en onder i Bro (zie onder meer ABRvS 2 juni 2014, ECLI:NL:RVS:214:2143). Gelet echter op het feit dat onderhavig verzoek alleen ziet op een verplaatsing van een bestaande voorziening binnen dezelfde bestemming, waarbij de oppervlakte niet toeneemt en de vrijkomende gronden weer worden ingericht als bos, kan echter onder verwijzing naar de uitspraak van de Raad van State van 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319) worden gesteld dat geen sprake is van een *nieuwe* stedelijke ontwikkeling. Om die reden behoeft de laddertoets geen nadere uitwerking.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Nationale Omgevingsvisie*

Met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft het Rijk 1 visie opgesteld voor het omgevingsbeleid van Nederland: de NOVI (vastgesteld op 11 september 2020). De NOVI is de integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet en hanteert dezelfde brede opvatting van het begrip 'fysieke leefomgeving': de natuurlijke omgeving met grote wateren en natuurlandschappen, agrarische cultuurlandschappen, de gebouwde omgeving met steden, dorpen, bedrijventerreinen, netwerken en infrastructuur voor het verkeer van personen, goederen, data, stoffen en energie, en het archeologische, cultuurlandschappelijke en gebouwde erfgoed. Zodoende is NOVI met het oog op duurzame ontwikkeling en de woonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu gericht op (a) het in onderlinge samenhang bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Het NOVI richt zich op 4 prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor onderhavig verzoek zijn met name de laatste 2 punten van belang: het landgoed levert met een oppervlakte van bijna 2200ha een belangrijke bijdrage aan de kwalitatieve ontwikkeling en instandhouding van de natuur en de biodiversiteit en draagt bovendien bij aan de doelen op het gebied van gezondheid door aan de rand van de stad ruimte te bieden voor ontspanning en recreatie in de natuur. Door de recreatieve druk van de stad aan de randen van het landgoed letterlijk en figuurlijk in goede banen te leiden, blijft het landgoed enerzijds goed bereikbaar waardoor het buitengebied verbonden is met het landschap van de stad. Anderzijds wordt door middel van zonering de recreatieve druk gespreid over het landgoed, zodat er ook delen zijn waar de voor de natuur noodzakelijke rust behouden blijft.

Het voornemen is zodoende in overeenstemming met het omgevingsbeleid van de Rijksoverheid.

3.1.2 *Barro*

Voor die belangen uit de NOVI die juridisch doorwerking behoeven, is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel de AMvB Ruimte of Barro genoemd, het aangewezen instrument. Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten. De AMvB Ruimte bevatte in eerste instantie een beleidsneutrale vertaling van de bestaande ruimtelijke kaders uit de PKB's: Nota Ruimte, Derde Nota Waddenzee, Structuurschema Militaire Terreinen en Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De AMvB Ruimte omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte PKB's die juridisch moeten doorwerken in provinciale verordeningen en bestemmingsplannen, zoals:

Bundeling verstedelijking en landelijk gebied

Zoals aangegeven in de AMvB Ruimte en de beleidsuitgangspunten uit de Nota Ruimte zo beleidsneutraal mogelijk omgezet. Ten aanzien van de verstedelijking gaat het Rijk nog altijd uit van het bundelen van verstedelijking, zodat steden eenvoudiger kunnen worden ontsloten en infrastructuur en voorzieningen optimaal kunnen worden benut. Concentratie van nieuwe bebouwing beperkt ook de noodzaak om de open ruimte te gebruiken voor bebouwing, waardoor de variatie in de stad en land behouden blijft. De provincie moet op grond van het ontwerpbesluit in een verordening regels maken die ervoor zorgen dat nieuwe bebouwing binnen het bestaande bebouwde gebied komt, of aansluitend daarop, of in nieuwe clusters daarbuiten.

Verspreide bebouwing kan worden toegestaan als die bebouwing qua functie gebonden is aan het buitengebied of als die bebouwing past binnen specifieke regels van de Provincie gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied, zoals bijvoorbeeld een "rood-voor-groen regeling" en een "ruimte-voor-ruimte regeling". Daarbij moeten eisen worden gesteld aan de landschappelijke inpassing van nieuwe bebouwing buiten het bestaande bebouwde gebied, zodat langdurige leegstand en verpaupering worden tegengegaan.

Per 1 oktober 2012 is de zogenaamde Ladder voor Duurzame Verstedelijking, ook wel Laddertoets genoemd, als motiveringseis in het Barro opgenomen (artikelen 1.1.1. en 3.1.6). De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Doel is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van het optimaal benutten van de ruimte in stedelijke gebieden. De Laddertoets is uitgewerkt in paragraaf 2.5.

NNN

Om de biodiversiteit in Nederland te beschermen, in stand te houden en verder te ontwikkelen heeft het Rijk de ecologische hoofdstructuur (EHS); nu Natuurnetwerk Nederland (NNN)) aangewezen. Natuur, ruimte en economie zijn kerntaken van de provincies. De Provincie is op grond van titel 2.10 Barro verantwoordelijk voor de aanwijzing en begrenzing in een verordening van de gebieden die het NNN vormen. Deze begrenzing kan alleen worden gewijzigd om ecologische redenen (als dat het NNN ten goede komt) als ruimtelijke ontwikkelingen compensatie door grenswijzigingen nodig maken of als toepassing van de saldobenadering tot grenswijziging leidt.

Voor het NNN geldt het "nee, tenzij" principe: alle nieuwe activiteiten die de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN significant aantasten, zijn verboden tenzij sprake is van groot openbaar belang, er geen andere mogelijkheden voor realisatie zijn en de negatieve gevolgen worden beperkt en gecompenseerd. De verordening moet een regeling over compensatie bevatten die er ten minste voor moet zorgen dat er geen netto verlies aan oppervlakte, samenhang of kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur optreedt en dat compensatie op de juiste wijze plaatsvindt. De verantwoording hiervan dient deel uit te maken van de toelichting van het bestemmingsplan c.q. de toelichting op het ruimtelijke besluit. In de provinciale verordening dienen regels te worden opgenomen inzake de invulling, uitvulling, uitvoering en verantwoording van de saldobenadering van op basis van een bestemmingsplan of middels een omgevingsvergunning toegestane activiteiten die afzonderlijk niet passen binnen het nee, tenzij regime, maar die door compensatie per saldo positief bijdragen aan het NNN.

Het plangebied maakt deel uit van het NNN; dit aspect is verder uitgewerkt in paragraaf 4.4.4.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Provincie Utrecht en Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

In de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening (vastgesteld 10 maart 2021, in werking 1 april 2021) zijn op Provinciaal niveau de keuzes op lange termijn (tot 2050) verwoord om ruimte te maken voor ontwikkelingen en tegelijkertijd de Utrechtse kwaliteiten te behouden. De Omgevingsvisie worden groen, water, energie, bebouwing, infrastructuur, cultuurhistorie en landelijk gebied in samenhang met elkaar gezien. Doel is ruimte te bieden voor duurzaam gebruik en ontwikkeling, sociale samenhang met behoud of verbetering van de kwaliteit in de Utrechtse leefomgeving.

De sturingsfilosofie van de Provincie gaat uit van het bieden van ruimte voor ontwikkelingen die passen bij de Utrechtse kwaliteiten. Deze kwaliteiten bieden kansen om opgaven te realiseren, maar stellen ook voorwaarden. Via plussen en minnen maakt de provincie een integrale afweging zodat elke ontwikkeling per saldo bijdraagt aan kwaliteitsverbetering. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. Bij uitbreiding dient te worden gezocht naar grootschalige locaties waar nieuwe ontwikkelingen kunnen worden geconcentreerd en gecombineerd met oplossingen voor andere opgaven. Voor lokale opgaven blijft echter ook ruimte.

De beoogde ontwikkelingsrichting is uitgewerkt in 7 beleidsthema's:

- Stad en land gezond;
- Klimaatbestendig en waterrobuust;
- Plek voor duurzame energie;
- Vitale steden en dorpen;

- Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar;
- Levend landschap, erfgoed en cultuur
- Toekomstbestendige natuur en landbouw.

Deze thema's staan niet op zichzelf maar hebben onderlinge samenhang, zowel boven als onder de grond. De gewenste ontwikkeling verschilt per gebied en is afhankelijk van de specifieke kenmerken en identiteit. Om maatwerk te kunnen bieden is maatwerk aangebracht op regionaal niveau voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley. Verdieping is uitgewerkt in beleidsuitwerkingen, visies, programma's en plannen. Per beleidsthema is aangegeven welke provinciale belangen hierbij relevant zijn.

In de Interim Omgevingsverordening zijn de bijbehorende regels opgenomen, aangezien de inwerkingtreding van de Omgevingswet is uitgesteld tot 1 januari 2024, heeft de Omgevingsverordening een interim status.

Voor onderhavige ontwikkeling zijn met name de thema's stad en land gezond, levend landschap, erfgoed en cultuur en toekomstbestendige natuur relevant. De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. Lokale afwegingen zijn mogelijk als een veilige en gezonde omgeving daarbij gebaat is. De provincie Utrecht is aantrekkelijk voor mensen om elkaar te ontmoeten, te ontspannen en te bewegen. Door de toenemende drukte worden groene en rustige gebieden steeds belangrijker. Mensen zijn gezonder als ze in een bruikbare en bereikbare groene omgeving wonen. Door de grote druk op de ruimte is het noodzakelijk om de groenblauwe ruimte efficiënt en multifunctioneel in te richten en te benutten. Om beweging en ontmoeting te stimuleren, streeft de Provincie naar een goede bereikbaarheid (vooral voor langzaam verkeer) van natuur- en recreatiegebieden.

Natuur levert een belangrijke bijdrage aan maatschappelijke functies, zoals een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig landelijk en stedelijk gebied. Natuur is van grote waarde voor de inwoners van de provincie en hun gezondheid. Natuurgebieden bieden niet alleen ruimte aan recreatie en het beleven van rust en stilte, maar biedt ook ruimte aan planten en dieren. Om die reden staat het beschermen en ontwikkelen van beleefbare natuur en het behouden en herstellen van de biodiversiteit centraal in het natuurbeleid van de provincie. Om de recreatiedruk in goede banen te leiden, bestaande terreinen te kunnen behouden en ruimte te bieden voor nieuwe voorzieningen zijn recreatiezones aangewezen, waarbinnen onder voorwaarden ontwikkelingen mogelijk zijn.

Het verplaatsen van de parkeerplaats draagt bij aan deze doelstellingen omdat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de goede bereikbaarheid van het natuur- en recreatiegebied Den Treek-Henschoten.

De bestaande parkeerplaats in het bos wordt verplaatst naar een locatie parallel aan de Dodeweg en de vrijkomende gronden worden opnieuw ingeplant als bos. De nieuwe parkeerplaats wordt ingericht met 'formele' plaatsen en een rijbaan. De parkeerplaats kan daardoor efficiënter worden benut; er kunnen meer auto's worden geparkeerd op hetzelfde oppervlak. Ook neemt de verstoring (verkeer en licht in het bos af ten opzichte van de bestaande situatie, doordat de parkeerplaats minder diep in het bos komt te liggen).

Tegelijkertijd krijgt het landgoed een duidelijke en (meer) representatieve entree, waardoor het landgoed als stedelijk uitloopgebied aantrekkelijk en toegankelijk blijft. Doordat de parkeerplaats meer aan de weg ligt, neemt ook de sociale controle toe en daarmee de sociale veiligheid. Op de vrijkomende gronden van de bestaande parkeerplaats zal de natuur zich kunnen herstellen. Bij de inrichting van de nieuwe parkeerplaats worden bestaande vitale bomen waar mogelijk ingepast. Doordat de oppervlakte van de parkeerplaats gelijk blijft aan de oppervlakte van de bestaande parkeerplaats neemt de oppervlakte NNN niet af.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

Op grond van de Interim Omgevingsverordening zijn de volgende regels relevant:

Algemene bepalingen

Het plangebied ligt op de kaart buiten het 'Stedelijk Gebied' en dus in het 'Landelijk Gebied'. Hier geldt in beginsel een verbod op nieuwe verstedelijking (artikel 9.2). In bijlage 1 van de Interim Omgevingsverordening is onder 'verstedelijking' als volgt gedefinieerd:

" van verstedelijking is sprake als een bestemmingsplan ten opzichte van het vigerende regime nieuwe mogelijkheden biedt voor vestiging of uitbreiding van stedelijke functies."

Een stedelijke functie is gedefinieerd als: een functie die door de intensiteit van de bebouwing en gebruik, door afhankelijkheid van geconcentreerde infrastructuur en door de intensieve wisselwerking met andere functies primair is aangewezen op of verbonden is met aaneengesloten bebouwd gebied.

In de Interim Omgevingsverordening is een aantal uitzonderingen opgenomen van het algemene verbod op verstedelijking in het Landelijk Gebied, onder meer in de kernrandzone. De relevante bepalingen uit de Interim Omgevingsverordening zijn hierna verder uitgewerkt.

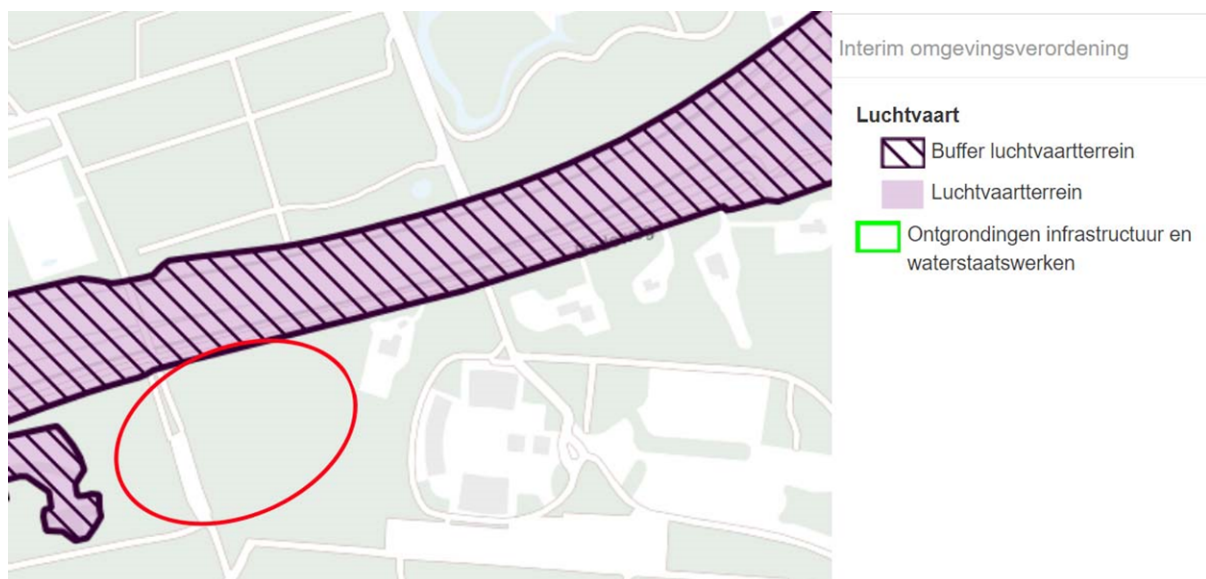
Specifieke bepalingen:

Voor onderhavig verzoek zijn voorts de volgende specifieke bepalingen uit de PRV relevant:

- artikel 4.53 Luchtvaartterrein
- artikel 6.3 Natuur Netwerk Nederland
- artikel 7.7 Cultuurhistorische hoofdstructuur;
- artikel 7.9 Landschap (Utrechtse Heuvelrug)
- artikel 9.21 Recreatiezone

Luchtvaartterrein

Het plangebied grenst aan een bufferzone voor gemotoriseerd luchtvaartverkeer (zie afbeelding 7). Deze zone valt ter plaatse van het plangebied min of meer gelijk met de contouren van de rijksweg A28. Vanwege de hinder die vliegverkeer voor de omgeving kan meebrengen en de schaarse ruimte in de provincie, heeft de provincie gebieden aangewezen waarbinnen verstoring mag optreden van opstijgend en dalend gemotoriseerd luchtverkeer. Nieuwe initiatieven voor gemotoriseerd luchtverkeer is niet toegestaan in stiltegebieden, het NNN en de groene contour. Rondom de NNN en de groene contour wordt (in beginsel) een bufferzone van 2km aangehouden.



Afbeelding 7: uitsnede kaart Mobiliteit en Bereikbaarheid kaart 3

Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

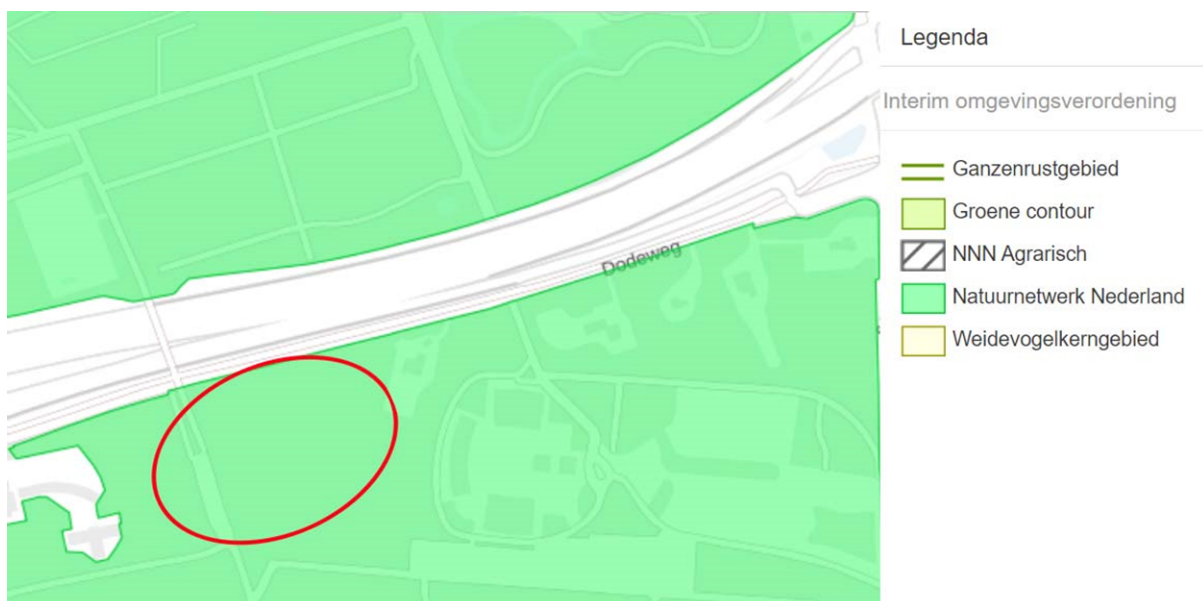
Gelet op het feit dat een parkeerplaats niet wordt aangemerkt als geluidgevoelige functie, brengt deze in beginsel geen beperkingen mee voor de gemotoriseerde luchtvaart. De ligging binnen de grenzen van het NNN is hierbij echter reeds maatgevend, zodat de verplaatsing van de parkeerplaats geen negatief effect heeft op de bufferzone noch vice versa.

Natuur Netwerk Nederland

Tevens is van belang dat het plangebied is aangewezen als onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen EHS genoemd) (zie afbeelding 8). Ingevolge het bepaalde in artikel 6.3 mag een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen of regels bevatten die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan. Dit betekent dat de kwaliteit en oppervlakte van het NNN niet achteruit gaan en dat de samenhang tussen de gebieden van het NNN wordt behouden.

Hierop is alleen een uitzondering mogelijk indien sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere alternatieven zijn (artikel 6.3 lid 1 onder a IOV) danwel indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen die weliswaar leiden tot aantasting maar deze worden gecompenseerd met een ruimtelijke ontwikkeling in een samenhangend gebied en de uitvoering van die activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leiden tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde (artikel 6.3 lid 1 onder b IOV) of indien er sprake is van een ontwikkeling die beperkt wordt gewijzigd of wordt toegevoegd, waarbij die wijziging of toevoeging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande bestemming (artikel 6.3 lid 1 onder c IOV). In alle gevallen dienen de negatieve effecten tijdig te worden gecompenseerd.

Op grond van het bepaalde in artikel 6.2 wordt bestaande legale bebouwing, erven en verhardingen niet gerekend tot het oppervlak van het NNN. Gelet op het feit dat er sprake is van het verplaatsen van een bestaande functie waarbij de oppervlakte van de parkeerplaats gelijk blijft en de natuur zich ter plaatse van de vrijkomende gronden weer kan herstellen, kan worden geconcludeerd dat de verplaatsing niet leidt tot oppervlakteverlies van het NNN. Uit het ecologisch onderzoek blijkt bovendien dat de verplaatsing ook niet leidt tot andere negatieve effecten op het NNN. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 4.4.4. Zodoende kan worden geconcludeerd dat het verzoek in overeenstemming is met het provinciale natuurbeleid.

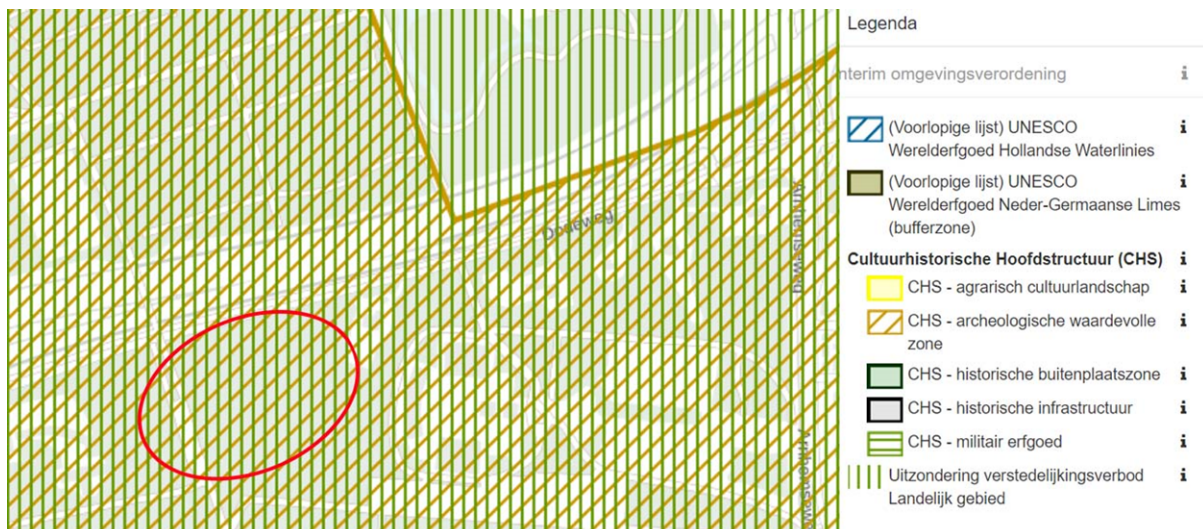


Afbeelding 8: uitsnede kaart Interim Omgevingsverordening - Kaart Natuur 1

Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

Cultuurhistorische hoofdstructuur

Het plangebied ligt binnen de zone die is aangewezen als onderdeel van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur vanwege de stapeling van tijdlagen die in de Utrechtse Heuvelrug in archeologisch opzicht bijzonder maakt (zie afbeelding 9). Binnen de Cultuurhistorische hoofdstructuur is het beleid gericht op het behouden van de kwaliteit van de cultuurhistorische structuur en het streven naar een betere beleefbaarheid daarvan.



Afbeelding 9: uitsnede kaart Interim Omgevingsverordening - Cultuurhistorie en landschap kaart 1
Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

De verplaatsing van de parkeerplaats houdt het landgoed bereikbaar en beleefbaar, als bijzondere ruimtelijke eenheid met bovendien een belangrijke cultuurhistorische waarde als onderdeel van de reeks historische buitenplaatsen die zich op de rand van de Utrechtse Heuvelrug tussen Amersfoort en Woudenberg heeft ontwikkeld.

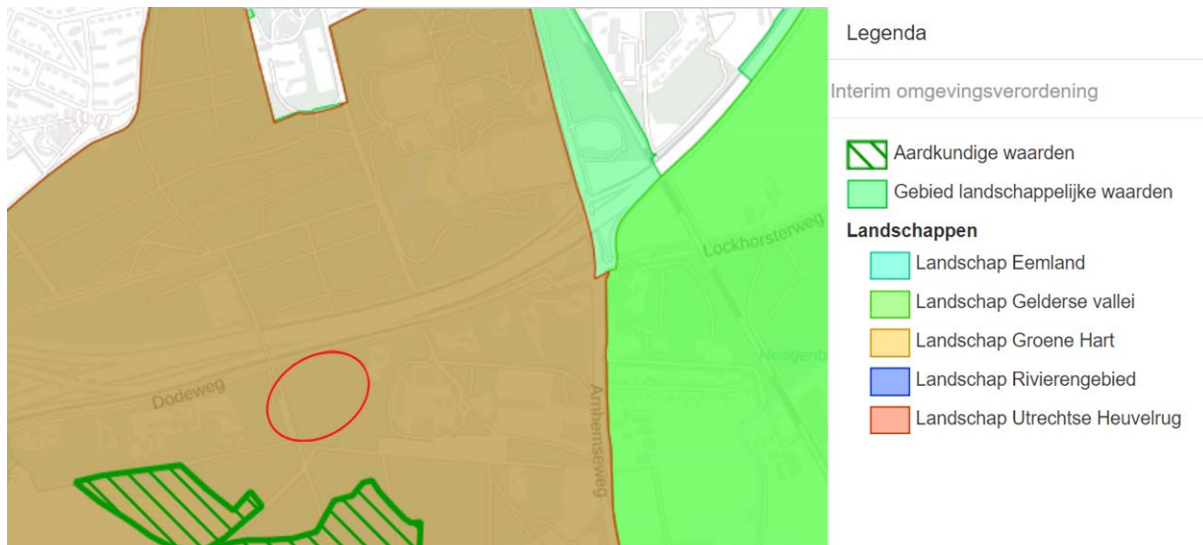
Bovendien heeft het landgoed Den Treek - Henschoten de laatste jaren hard gewerkt aan een betere herkenbaarheid als particulier landgoed, onder meer door eenduidige bebording en bijzonder vormgegeven witte hekwerken met het logo van het landgoed. Deze zullen ook op de nieuwe parkeerplaats worden toegepast. Ook zal er, in dezelfde stijl als elders op het landgoed, een informatiebord worden geplaatst met informatie over het landgoed en de bijbehorende natuurwaarden. Zodoende kan worden gezegd dat de verplaatsing bijdraagt aan de beleefbaarheid en toegankelijkheid van de cultuurhistorische (hoofd)structuur op de Utrechtse Heuvelrug.

Landschap

Het plangebied ligt binnen het landschap van de Utrechtse Heuvelrug (zie afbeelding 10). Het beleid is gericht op het behouden van de kernkwaliteiten van het landschap en het behouden van daarbinnen aanwezige aardkundige waarden. Tevens wordt gestreefd naar een betere beleefbaarheid van (de kernkwaliteiten van) het landschap. Deze zijn uitgewerkt in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen. Voor de Utrechtse Heuvelrug gelden de volgende kwaliteiten als 'kernkwaliteit':

- robuuste eenheid
- reliëfbeleving
- extreme historische gelaagdheid

Zoals reeds eerder opgemerkt is de ruimtelijke impact van de verplaatsing van de parkeerplaats beperkt, onder meer vanwege het feit dat het ruimtebeslag daarbij gelijk blijft. Doordat de parkeerplaats echter meer langs de rand van het bosgebied wordt gepositioneerd en de vrijkomende locatie opnieuw wordt ingeplant als bos, wordt de robuustheid van het bosgebied versterkt.



Afbeelding 10: uitsnede Interim Omgevingsverordening - kaart cultuurhistorie en landschap kaart 2
 Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het perceel waar de nieuwe parkeerplaats is voorzien, tevens onder de werking van artikel 6.18 valt. Dat betekent dat bij het kappen van houtopstanden een melding moet worden gedaan bij de Provincie. Deze melding is voorafgaand aan de kapwerkzaamheden in 2021 reeds gedaan.

Recreatiezone

Het plangebied maakt tevens deel uit van de zone die is aangewezen als 'Recreatiezone' (zie afbeelding 11). Ruimtelijke besluiten voor gronden die zijn aangewezen als 'Recreatiezone' moeten regels bevatten ter bescherming van de instandhouding en de bereikbaarheid van de bestaande recreatieve voorzieningen en kunnen - onder voorwaarden - tevens regels bevatten voor nieuwe (bovenlokale) recreatieve voorzieningen.



Afbeelding 11: uitsnede kaart Interim Omgevingsverordening - Kaart Wonen, werken en recreëren kaart 3
 Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.PV1612PRV-VA01?s=SANMmAIEAXIMqKWERUEdFD2D-Ph7A>, bewerking: HD

De voorwaarden waaraan bij nieuwe ontwikkelingen in een recreatiezone moet worden voldaan, zijn opgenomen artikel 9.21 lid 2 en luiden als volgt:

- a. verstedelijking wordt in samenhang met de realisatie van de bovenlokale recreatieve voorzieningen ontwikkeld waarbij de omvang van de verstedelijking in evenwichtige verhouding staat tot de hoeveelheid extra bovenlokale recreatieve voorzieningen, en
- b. de tijdige realisering van de recreatievoorziening en de duurzame instandhouding daarvan is verzekerd, en
- c. de omliggende agrarische bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Blijkens de toelichting op dit artikel zien de bepalingen om grootschalige recreatieve voorzieningen, zoals een outdoor of leisure complex, horeca, verblijfsrecreatie, recreatieve groengebieden en (open) zwemwaterlocaties. Kleinschalige recreatieve voorzieningen zijn in het gehele landelijk gebied mogelijk. Daarbij moet worden gedacht aan wandel-, fiets-, vaar- en speelvoorzieningen.

Zoals hiervoor is aangegeven blijft het ruimtebeslag in de nieuwe situatie gelijk aan de huidige situatie, zodat kan worden gesproken over een kleinschalige ontwikkeling zonder aanzienlijke ruimtelijke effecten. Tegelijkertijd krijgt het landgoed een duidelijke en (meer) representatieve entree, waardoor het landgoed als stedelijk uitloopgebied aantrekkelijk en toegankelijk blijft. Doordat de parkeerplaats meer aan de weg ligt, neemt ook de sociale controle toe en daarmee de sociale veiligheid. Er is geen sprake van het toevoegen van nieuwe bebouwing, daarom is geen beeldkwaliteitsplan uitgewerkt. Wel is de nieuwe parkeerplaats landschappelijk ingepast.

Kernrandzone

Ten slotte is relevant dat de parkeerplaats in de kernrandzone ligt (zie afbeelding 12). Een kernrandzone is in bijlage 1 gedefinieerd als stadsrandactiviteiten en functies met een overwegend onbebouwd en groen karakter, zoals sportvelden, begraafplaatsen, volkstuincomplexen, stadslandbouw, recreatiecomplexen, wandel- en fietspaden en groenvoorzieningen.

Blijkens de toelichting zijn sommige functies naar hun aard wel als stedelijk zijn aan te merken, maar kunnen deze door hun ruimtevraag moeilijk binnen bestaand stedelijk gebied worden gefaciliteerd. Daarbij kan worden gedacht aan sportvelden, begraafplaatsen, volkstuincomplexen en andere functies waar de bebouwing ruimtelijk ongeschikt is aan open of beplante gronden. Deze functies zijn gericht op de kern, maar nieuwvestiging en uitbreiding zullen doorgaans slechts in de kernrandzone kunnen worden gefaciliteerd. Dit worden daarom 'kernrandactiviteiten' genoemd. Voor de vestiging of uitbreiding van deze functies in de kernrandzones hoeft geen tegenprestatie in de vorm van kwaliteitsverbetering te worden gerealiseerd; wel dienen deze landschappelijk te worden ingepast.

Dit verzoek ziet op de verplaatsing van een bestaande parkeerplaats in de kernrandzone. De parkeerplaats is bestemd voor gebruik door recreanten gedurende de tijden dat het landgoed is opengesteld (tussen zonsopkomst en zonsondergang). Een dergelijke functie past, gelet op de definitie in de kernrandzone zodat geen sprake hoeft te zijn van kwaliteitsverbetering. Wel dient de parkeerplaats landschappelijk te worden ingepast. Aan deze voorwaarde is voldaan met het bijgevoegde inrichtingsplan (bijlage 1) en doordat bestaande vitale bomen zullen worden ingepast.



Afbeelding 12: Kaart Interim Omgevingsverordening - Kaart Wonen, werken en recreëren kaart 1
 Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het verzoek zodoende in overeenstemming is met het provinciale ruimtelijke beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Landelijk Gebied Leusden

In de Omgevingsvisie (vastgesteld in februari 2018) zijn aan de hand van omgevingswaarden ambities en uitgangspunten uitgewerkt voor de verschillende vraagstukken op het gebied van de fysieke leefomgeving, die zich aandienen in Leusden. De Omgevingsvisie is bedoeld als praktisch hulpmiddel voor initiatiefnemers. Om deze initiatieven te kunnen ondersteunen, moeten beleidskaders voldoende flexibiliteit bieden om maatwerk te kunnen leveren. De gemeente noemt dit 'uitnodigingsplanologie'. Er is een omgevingsvisie vastgesteld voor zowel het Stedelijk Gebied als voor het Landelijk Gebied.

Onderhavig plangebied valt onder het 'Landelijk Gebied' zodat hiervoor de Omgevingsvisie Landelijk Gebied van toepassing is. De Omgevingsvisie bevat naast landschappelijke omgevingswaarden ook andere omgevingswaarden zoals rust, water, milieu en veiligheid. Onderhavig plangebied ligt binnen het bos- en heide landschap dat aan de westzijde van de gemeente aanwezig is en dat onderdeel vormt van de landgoederenzone met Centraal Buitengebied (zie afbeelding 13). De gronden zijn (nog altijd) eigendom van het landgoed NV Den Treek - Henschoten. Het gebied wordt gekenmerkt door een glooiend en heuvelachtig karakter vanwege de ligging op de flanken van de Utrechtse Heuvelrug. In de bossen zijn de wegen in een blokstructuur aangelegd met op enkele plaatsen een bijzonder aangelegd element, zoals een sterrenbos.



Afbeelding 13: uitsnede kaart kwaliteiten en omgevingswaarden in de landgoederenzone met Centraal Buitengebied, *Omgevingsvisie Landelijk Gebied Leusden*, p. 40
Bron: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0327.OGVBTG-0401/d_NL.IMRO.0327.OGVBTG-0401.pdf

Voor dit gebied zijn de volgende waarden benoemd als omgevingswaarde:

- het afwisselende karakter met grotendeels bos afgewisseld met open plekken;
- de historisch waardevolle bossen met afwisselende beplanting;
- de ligging van de landgoederen in samenhang met en ten opzichte van de Heiligenbergerbeek;
- herkenbaarheid van de landgoederen als geheel met daarbinnen allerlei karakteristieke kenmerken zoals lanen, bossen, uitzichtpunten, zichtassen, beplanting, gebouwen, waterelementen;
- de monumenten en historische erven van de pachtboerderijen;
- grafheuvels.

Het verwijderen van historische beplantingen en het blokkeren van de open plekken en daarmee het aantasten van het afwisselende karakter worden als kwetsbaarheden genoemd. Naast deze landschappelijke omgevingswaarden wordt 'rust' als belangrijke omgevingswaarde benoemd. Ook water als bijzondere (ecologische) kwaliteit en in relatie tot waterveiligheid wordt als omgevingswaarde benoemd. Daarnaast wordt het hebben van een goede milieukwaliteit als belangrijke voorwaarde voor een goede gezondheid van mensen benoemd. Factoren die daarin een belangrijke rol spelen zijn:

- geluid;
- externe veiligheid;
- ammoniak;
- luchtkwaliteit;
- (sociale) veiligheid.

De instandhouding van het recreatieve netwerk wordt als in stand te houden kwaliteit benoemd met het oog op een goede woonkwaliteit. Daarnaast wordt gestreefd naar een gezond economisch klimaat met substantiële vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Daarnaast wordt nadrukkelijk ingezet op het bieden van een goede sociale basisstructuur.

Voor de landgoederenzone met het Centraal Buitengebied geldt dat het een ecologisch en landschappelijk bijzonder waardevol gebied is. Binnen deze kwaliteiten wil de gemeente wel enige dynamiek mogelijk maken om deze kwaliteiten in stand te kunnen houden. Het beleid is in eerste instantie gericht op de inrichting van erven en de kwaliteit van de gebouwen en minder op investeringen in landschap en natuur. Ander belangrijk punt is het behouden van de rust en de stilte in deze gebieden. Het verkeer wordt gemonitord en waar nodig worden maatregelen genomen als de milieubelasting als gevolg daarvan toeneemt. Functies die vrachtverkeer aantrekken worden niet toegestaan. Nieuwe verkeersaantrekkende functies mogen er niet toe leiden dat het hoogste ambitieniveau van de gemeente ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit worden overschreden.

Ontwikkelingen vinden plaats op basis van maatwerk, waarbij het initiatief een duidelijke positieve bijdrage levert aan het (buiten)gebied. Bij maatwerk wordt gekeken naar de mate waarin het initiatief ingrijpt op de gebiedskwaliteiten van het gebied en de mate waarin deze worden versterkt en de manier waarop de maatschappelijke investering wordt besteed. Uitgangspunt is namelijk dat bij nieuwe initiatieven die niet binnen de kaders van het bestemmingsplan passen een deel van de met uitvoering van het plan gerealiseerde waardevermeerdering wordt geïnvesteerd in verbetering van de kwaliteiten van de omgeving.

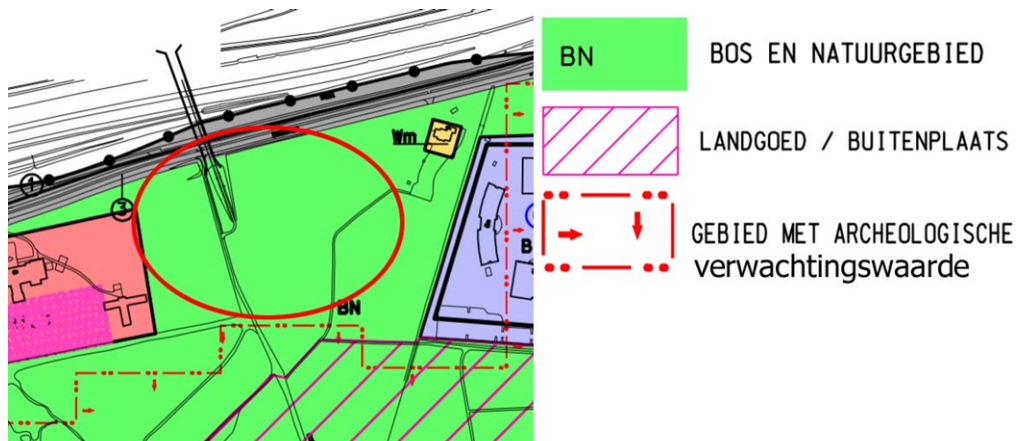
De verplaatsing van de bestaande parkeerplaats aan de Dodeweg, die vanuit het noorden toegang biedt tot het landgoed, is een belangrijke wens van de gemeente Leusden. Deze parkeerplaats wordt namelijk veel gebruikt door inwoners van Amersfoort en Leusden-Zuid. De parkeerplaats wordt ontsloten via een inrit direct ten westen van de bestaande fietsbrug over de rijksweg A28. Ook de rest van de parkeerplaats is onverhard; er zijn veel kuilen waar water in blijft staan na regenval.

De parkeerplaats vormt tevens een belangrijke entree voor fietsers naar het landgoed: enerzijds is de parkeerplaats toegankelijk vanaf de Dodeweg en anderzijds via de fietsbrug die hier over de rijksweg A28 loopt en Amersfoort met Leusden verbindt. Vanwege de aanwezigheid van deze fietsbrug is de toegang situatie vanaf de Dodeweg weinig overzichtelijk. De verplaatsing van de parkeerplaats biedt een mogelijkheid om deze verkeersonveilige situatie te verbeteren. Daarom zijn tussen de gemeente en het landgoed afspraken gemaakt over het opknappen en verplaatsen van de bestaande parkeerplaats.

Het verplaatsen van de parkeerplaats levert een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid en de recreatiemogelijkheden in het buitengebied van Leusden. Door de parkeerplaats te verplaatsen en direct langs de rand van het landgoed te situeren nemen de sociale veiligheid en verkeersveiligheid toe, terwijl de verstoring door gemotoriseerd verkeer op het landgoed afneemt. Daarmee is het initiatief in overeenstemming met de Omgevingsvisie voor het buitengebied van Leusden.

3.3.2 Bestemmingsplan Buitengebied 2009

Voor het perceel is het bestemmingsplan Buitengebied 2009 het vigerende planologische regime. In het bestemmingsplan heeft het plangebied alleen de bestemming "Bos en Natuurgebied" (artikel 7). Er zijn geen aanduidingen of dubbelbestemmingen van toepassing (zie afbeelding 14).



Afbeelding 14: uitsnede plankaart bestemmingsplan Buitengebied 2009 ter plaatse van het plangebied

Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

De voor 'Bos en Natuurgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor de instandhouding van de ter plaatse voorkomende danwel daaraan eigen landschaps- en natuurwaarden, met inbegrip van bos, bosbouw en houtproductie, de instandhouding van aldaar voorkomende watergangen, sloten en andere waterpartijen, de instandhouding van de onverharde uitvoering van aldaar voorkomende onverharde wegen, extensieve openluchtrecreatie, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals fiets- en voetpaden, ruiterspaden en picknickplaatsen, het houden van militaire oefeningen (zonder rups- en andere zware voertuigen).

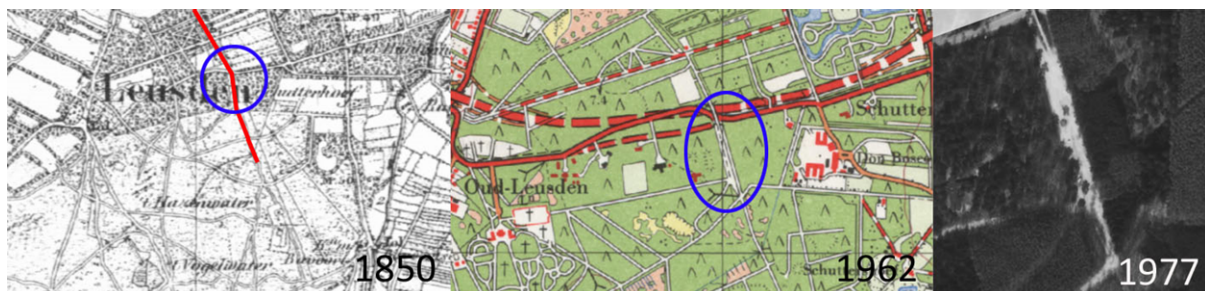
Hoewel de aanleg van parkeervoorzieningen wel past bij het gebruik van het landgoed als recreatief uitloophoofgebied, voorzien de bestemmingsvoorschriften daar niet in. De bestemmingsplanvoorschriften van de dubbelbestemming voorzien hier wel in, maar de dubbelbestemming strekt zich niet uit tot over de gronden van de parkeerplaats. Dit, ondanks dat deze gronden al zeer langetijd onderdeel uitmaken van het landgoed Den Treek-Henschoten. Zodoende is de verplaatsing van de parkeerplaats in strijd met het bestemmingsplan.

Voorts is relevant dat ter bescherming van de natuurwaarden in artikel 28 een aanlegvergunningstelsel is opgenomen. Op grond van deze bepalingen is het verboden om zonder vergunning - onder meer - de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:

- aanleggen en verharderen van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakte verhardingen;
- bebossen of anderszins beplanten met houtopstanden.

Met betrekking tot de bestaande verharding kan worden opgemerkt dat op grond van het bepaalde in artikel 28 lid 2 onder a en c van de planvoorschriften werken en werkzaamheden in het kader van het normale beheer en onderhoud zijn uitgezonderd van de vergunningplicht. Datzelfde geldt voor het aanleggen van kavelpaden en verhardingen ten behoeve van in- en uitritten.

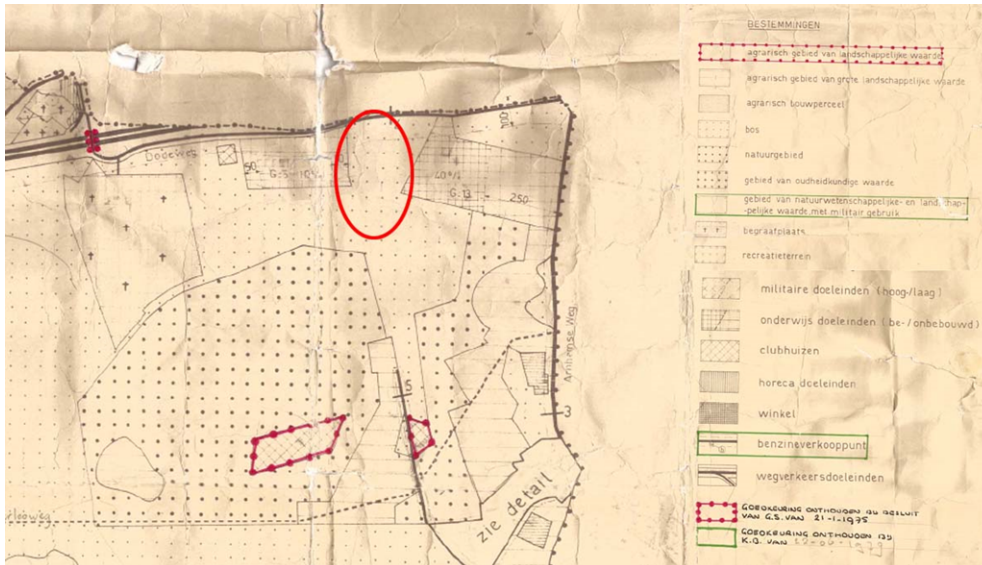
Het onderhoudspad waarvan een deel ook in gebruik is als parkeerplaats, maakt deel uit van de oorspronkelijke padenstructuur van het landgoed. Op de kaart van 1850 is op deze locatie al een pad zichtbaar dat de Dodeweg in noordelijke richting oversteekt (rode lijn in onderstaande zwart-wit afbeelding 15). Vanaf 1962 is op de kaart een duidelijke verbreding (circa 17,5m) van het pad zichtbaar even ten zuiden van de fietsbrug. Het pad werd en wordt nog altijd gebruikt ten behoeve van het beheer van het landgoed zodat voor het verharderen daarvan geen omgevingsvergunning nodig is. Hetzelfde geldt voor het verharderen van de inrit/uitrit.



Afbeelding 15: uitsnedes uit de topografische kaart uit 1850, 1962 en een luchtfoto uit 1977
Bron: www.topotijdreis.nl en gemeente Leusden (luchtfoto)

Met betrekking tot het parkeren zelf kan worden opgemerkt dat uit de kaart blijkt dat het pad ten zuiden van de Dodeweg met de aanleg van de rijksweg A28 begin jaren '60 is verbreed. De huidige breedte varieert maar bedraagt gemiddeld zo'n 17,5m. Vermoedelijk heeft de goede bereikbaarheid van deze locatie aan de rand van het bos, in combinatie met de ruimte, ertoe geleid dat men vanaf eind jaren '70 op deze locatie is gaan parkeren. Luchtfoto's uit die periode bevestigen dit (zie afbeelding 15).

Het gebruik van gronden als parkeerterrein was weliswaar in strijd met het toenmalige bestemmingsplan 'den Treek' (vastgesteld 29 november 1973). In dat bestemmingsplan hadden de gronden van de parkeerplaats de bestemming 'Bos' (artikel 6 lid 2 onder a, zie afbeelding 16).



Afbeelding 16: uitsnede plankaart Bestemmingsplan den Treek 1973
 Bron: Gemeente Leusden

Dit strijdige gebruik is echter ook onder het daarop volgende bestemmingsplan Buitengebied 1996 (vastgesteld 4 juni 1996) voortgezet en via de overgangsbepalingen van dat bestemmingsplan gelegaliseerd. Immers in artikel 32 lid 3 (zie afbeelding 17) is bepaald dat het gebruik dat op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan van in het plan begrepen gronden en bouwwerken in afwijking van het plan - wordt gemaakt, mag worden voortgezet en gewijzigd, mits daardoor de afwijkingen van het plan niet worden vergroot. Nu niet is bepaald dat het overgangsrecht niet van toepassing is op gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan, is het gebruik als parkeerplaats met de vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied 1996 gelegaliseerd.

Artikel 32 Overgangsbepalingen

Gebruik

3. Het gebruik, dat op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan van in het plan begrepen gronden en bouwwerken in afwijking van het plan -behoudens het in dit artikel bepaalde- wordt gemaakt, mag worden voortgezet en gewijzigd, mits daardoor de afwijkingen van het plan niet worden vergroot.

Afbeelding 17: uitsnede planvoorschriften bestemmingsplan Buitengebied 1996
 Bron: Gemeente Leusden

Met het oog op het verplaatsen van de parkeerplaats is in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing voorts nog relevant dat op grond van het bepaalde in artikel 28 lid 1 onder a voor het aanleggen en verharding van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere verhardingen een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo nodig is. Hetzelfde geldt op grond van het bepaalde in artikel 28 lid 1 onder g voor het bebossen of anderszins beplanten met houtopstanden van gronden met de bestemming Bos en Natuurgebied. Deze werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden zijn alleen toelaatbaar indien door die werken of werkzaamheden, danwel door de (in)directe te verwachten gevolgen daarvan, een of meer waarden of functies van de gronden die het plan beoogt te beschermen niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, danwel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden of functies niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind. Ingeval B&W dat nodig achten, kunnen zij advies inwinnen bij een deskundige.

Met betrekking tot de te verwachten gevolgen kan worden opgemerkt dat door de parkeerplaats te verplaatsen naar de rand van het bos, de verstoring door autoverkeer en parkeren in het bos afneemt. De recreatieve gebruiksmogelijkheden van het bos verbeteren doordat er betere (sociaal en verkeersveiliger) parkeerfaciliteiten zijn.

Een groot deel van de bomen op de nieuwe locatie van de parkeerplaats is reeds gekapt omdat deze waren aangetast door de Letterzetter; een Tamme Kastanje en enkele Grove Dennen konden behouden blijven en zullen worden ingepast in de nieuwe situatie. Op de plaats van de bestaande parkeerplaats bestaat het bos overwegend uit loofbomen in de vorm van eiken en beuken, afgewisseld met grove den. Deze zullen opnieuw worden ingeplant met inlandse soorten, die niet gevoelig zijn voor de letterzetter om de robuustheid van het bos te herstellen. Zodoende kan worden gesteld dat verplaatsing van de parkeerplaats niet leidt tot een (onevenredige) aantasting aan het bos en de daarmee verbonden natuurwaarden. De vergunning voor het uitvoeren van deze werken en werkzaamheden kan dan ook worden verleend.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat het gebruik als parkeerplaats - via het overgangsrecht - is gelegaliseerd en dus mag worden gewijzigd mits de afwijking van het plan hierdoor niet wordt vergroot, zekerheidshalve een omgevingsvergunning aangevraagd voor het verplaatsen van de parkeerplaats. De aanvraag ziet zowel op handelen in strijd met het bestemmingsplan, als op het uitvoeren van werken en werkzaamheden als bedoeld in artikel 28 van de bestemmingsplanregels. Aangezien verplaatsing van de parkeerplaats niet leidt tot een (onevenredige) aantasting aan het bos en de daarmee verbonden natuurwaarden, kan de vergunning voor het uitvoeren van deze werken en werkzaamheden kan dan ook worden verleend.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Archeologie

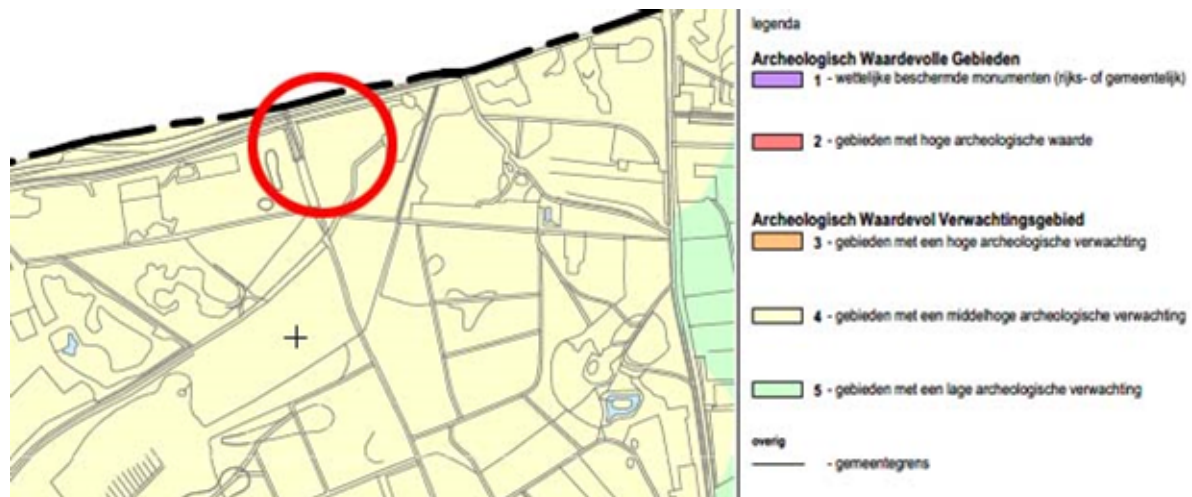
Het Verdrag van Malta (ook wel het verdrag van Valletta genoemd) regelt de omgang met Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en sinds 2007 is het verdrag omgezet in Nederlandse regelgeving: de Wet archeologische monumentenzorg (Wam). Belangrijkste doel van de wet is het borgen van een zorgvuldige omgang met archeologische waarden door het archeologisch belang van meet af aan te laten meewegen in de besluitvorming.

Uitgangspunt van het verdrag is het zoveel mogelijk ter plekke (in situ) bewaren van het archeologisch erfgoed en het nemen van beheermaatregelen om dit te bewerkstelligen. Daar waar behoud in situ niet mogelijk is, dienen de bodemverstoorders archeologisch onderzoek te laten verrichten. De kosten daarvan komen voor rekening van de initiatiefnemer.

De verantwoordelijkheid voor het behoud en het beheer van het archeologisch erfgoed rust bij gemeenten. De gemeenteraad is op grond van de Erfgoedwet en het Besluit ruimtelijke ordening verplicht bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden en de cultuurhistorie van een gebied. De archeologische waarden zijn vastgelegd op een gemeentelijke archeologische beleidskaart en de Erfgoedverordening 2018, die op 12 december 2017 door de gemeenteraad (herzien) zijn vastgesteld.

Waarden en verwachtingen

De Archeologische Beleidskaart geeft aan welke bekende archeologische waarden er binnen het plangebied reeds vastgesteld zijn of wat de verwachting is op het aantreffen van archeologische resten. Binnen het plangebied liggen geen bekende archeologische vindplaatsen. Blijkens de archeologische verwachtingskaart geldt voor het plangebied een middelhoge archeologische verwachting (zie afbeelding 18). Gevolg is dat in deze plangebieden archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd als er over een grotere oppervlakte dan 500m² dieper wordt gegraven van 0,3m beneden het maaiveld.



Afbeelding 18: uitsnede archeologische beleidskaart ter plaatse van het plangebied

Bron: Gemeente Leusden, bewerking: HD

De oppervlakte van de parkeerplaats bedraagt circa 3400m². Indien over deze oppervlakte dieper wordt gegraven dan 0,3m dient voorafgaand archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Ten behoeve van de aanleg en de verplaatsing van de parkeerplaats zal niet dieper worden ontgraven dan 0,3m. Archeologisch onderzoek is daarom niet nodig.

4.1.2 Cultuurhistorie

Teneinde inzicht te krijgen in de cultuurhistorische waarde van het plangebied is een korte inventarisatie uitgevoerd naar de in het plangebied voorkomende cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren. Zo is de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Utrecht bekeken, de Rijksmonumentenlijst en de monumentenlijst van gemeente Leusden.

In het plangebied bevindt zich geen (cultuurhistorisch waardevolle) bebouwing, zodat cultuurhistorische waarden alleen in de bodem en in het landschap aanwezig kunnen zijn. Op de Cultuurhistorische Atlas zijn ter plaatse van het plangebied geen bijzondere waarden aangegeven (zie afbeelding 19). De zichtlijnen van het landhuis Leusderend (Don Bosco) zijn noord, noordoost en oost georiënteerd, zodat verplaatsing van de parkeerplaats hierop niet van invloed is. Ten noorden van de Rijksweg A28, in het bos Nimmerdor, bevinden zich eveneens cultuurhistorische waarden in de vorm van een sterrenbos, een verdwenen schaapskooi en het Huis Nimmerdor. Ook hierop is de verplaatsing van de parkeerplaats niet van invloed.



Afbeelding 19: uitsnede CHAT ter plaatse van het plangebied

Bron:

<https://utrecht.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=12951e6671064d2d8f9336df93e4af1d>

Op het terrein bevindt zich geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Het aspect cultuurhistorie vormt daarmee geen belemmering voor het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning.

4.1.3 Conclusie

In het kader van de invulling van haar verantwoordelijkheid voor het behoud en het beheer van het archeologisch erfgoed heeft de gemeente Leusden een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart opgesteld. Op deze kaart is te zien dat het plangebied zich bevindt in een gebied waarvoor een middelhoge verwachting geldt. Op grond van het gemeentelijk beleid geldt een onderzoeksverplichting bij ingrepen die dieper gaan dan 0,3m onder het maaiveld en een grotere oppervlakte beslaan dan de in het beleid genoemde drempelwaarden van 500m². Gelet op het feit dat de parkeerplaats een oppervlakte van 3400m² beslaat, dient archeologisch onderzoek plaats te vinden als voor de aanleg van de parkeerplaats over een oppervlakte van meer dan 500m² bodemingrepen plaats moeten vinden die dieper gaan dan 0,3m beneden maaiveld. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat ten behoeve van de aanleg en de verplaatsing van de parkeerplaats niet dieper hoeft te worden ontgraven dan 0,3m.

Op het terrein bevindt zich geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Evenmin is de verplaatsing van de parkeerplaats van invloed op andere cultuurhistorische waarden, zoals zichtlijnen en of landgoed en buitenplaatsenbiotopen.

De aspecten cultuurhistorie en archeologie vormen daarmee geen belemmering voor het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning.

4.2 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) uit 1987 is het wettelijke kader voor de bescherming van de bodem. Op grond van de Wbb kunnen regels worden gesteld waarmee verontreiniging van de bodem wordt voorkomen. De Wbb kent ook een zorgplicht waarmee verontreinigingen die zijn ontstaan na invoering van de wet kunnen worden aangepakt. Sinds 1994 bevat de wet regels die gaan over verontreinigingen die zijn ontstaan vóór de invoering van de wet (historische verontreinigingen). Op 1 januari 2006 zijn belangrijke wijzigingen in het saneringshoofdstuk van de Wet bodembescherming inwerking getreden.

Het is wettelijk geregeld in de Bouwverordening dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwbouw activiteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. Onderhavig verzoek ziet echter niet op de activiteit bouwen maar op het aanleggen van een werk en het uitvoeren van werkzaamheden ten behoeve van de verplaatsing van een bestaande parkeerplaats. Een parkeerplaats is geen bouwwerk waar mensen langer dan 2 uur per dag (in) zullen verblijven en vergt geen vergunning voor het bouwen van een gebouw. Er zal geen grond worden afgevoerd naar elders. Aangezien er geen wettelijke verplichting is om een bodemonderzoek uit te voeren, is geen (historisch) bodemonderzoek uitgevoerd.

Het aspect 'bodem' staat niet in de weg aan het verlenen van de vergunning voor het uitvoeren van het werk en werkzaamheden en evenmin aan het afwijken van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning kan vanuit dat oogpunt worden verleend.

4.3 Duurzaamheid

Het wettelijke kader ten aanzien van het aspect duurzaamheid is vastgelegd in het Bouwbesluit. Toetsing hieraan vindt plaats bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen. De Rijksoverheid stimuleert duurzaam bouwen vooral op het aspect energie.

Ook de in de Provinciale Ruimtelijke Verordening is bepaald dat in de toelichting op een plan inzichtelijk dient te worden gemaakt op welke wijze rekening wordt gehouden met energiebesparing en de toepassing van duurzame energiebronnen. Het algemene kader voor het milieu- en duurzaamheidsbeleid van de gemeente is opgenomen in het Dynamische Duurzaamheidsprogramma Leusden 2016 - 2030. De ambities van de gemeente Leusden richten zich op het ontwikkelen van een goed en duurzaam leefklimaat.

In de Duurzaamheidsagenda is de ambitie geformuleerd dat Leusden in 2040 energie-neutraal is, maar liever sneller. Algemeen uitgangspunt is dat gestreefd wordt naar een duurzaam Leusden waarbij gezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk zijn, zodat de aarde aan onze kinderen kan worden doorgegeven. De samenleving levert een zichtbare en concrete bijdrage aan een kleinere ecologische footprint. Dit gebeurt op basis van een gelijkwaardige relatie tussen samenleving en overheid.

Voor onderhavig plan is relevant dat geen nieuwe bebouwing in de vorm van gebouwen wordt opgericht. Vanwege de ligging direct langs de Dodeweg kan het verlichtingsniveau op de parkeerplaats in beginsel zeer beperkt blijven; óók om de lichtverstoring in het bos te minimaliseren. Indien in verband met sociale veiligheid toch verlichting moet worden toegepast, heeft toepassing van led-armaturen die alleen naar beneden toe uitstralen de voorkeur.

4.4 Ecologie

4.4.1 Algemeen

De bescherming van bijzondere flora- en faunasoorten, bossen en houtopstanden en de aangewezen natuurgebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wn). De Wn maakt onderscheid tussen soorten die bescherming genieten op grond van de Vogelrichtlijn en soorten, die bescherming genieten op grond van de Habitatrichtlijn. Beide categorieën vallen onder een strikt beschermingsregime. Daarnaast voorziet de wet in een algemener beschermingsregime voor andere (nationale) soorten (bijlage A van de Wet natuurbescherming).

Daarnaast kunnen provincies een eigen lijst aanleggen van beschermde soorten. Ieder beschermingsregime kent een eigen afwegingskader waarmee wordt bepaald of een activiteit vergunningplichtig is. De Provincie is bevoegd gezag als het gaat om vergunningverlening en ontheffingen.

Op grond van artikel 1.11 W6n geldt een algemene verplichting voor een ieder om voldoende zorg te dragen voor Natura 2000 gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten in hun directe leefomgeving. Het uitgangspunt van de zorgplicht is dat burgers, ondernemers en overheden alle handelingen die een nadelig effect zouden kunnen hebben op dieren en planten achterwege laten. Degene die een bepaalde handeling wil verrichten moet zich daarom vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige natuurwaarden, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvan voor zijn handelen. De zorgplicht dient (mede) als vangnet voor de bescherming van soorten waarvoor op grond van de Wn geen specifiek verbod geldt. De verbodsbepalingen zijn neergelegd in artikel 2.7 (Natura 2000), artikel 3.1 (Vogelrichtlijn), artikel 3.5 (Habitatrichtlijn) en 3.10 (nationale soorten) Wn.

4.4.2 Ecologisch onderzoek

Om inzicht te krijgen in de effecten van de verplaatsing van de parkeerplaats op de natuurwaarden in het gebied is in 2020 een ecologisch onderzoek uitgevoerd (quickscan). Als onderdeel van dat onderzoek is tevens een zogenaamde 'nee, tenzij-toets' uitgevoerd. Het onderzoek is geschreven ten behoeve van de eerder aangevraagde - gedeeltelijk geweigerde - omgevingsvergunning (kenmerk WABO 2020-099). De quickscan maakt als bijlage 3 deel uit van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Ondanks dat het onderzoek uitgaat van een ander inrichtingsplan dan waar de huidige aanvraag op is gebaseerd, is het onderzoek ook voor onderhavige aanvraag bruikbaar. Zoals blijkt uit figuur 5 (p. 13) is het hele gebied tussen de Paradijsweg en de perceelsgrens met Dodeweg 7 onderzocht (blauwe begrenzing). Bovendien is het thans voorliggende plan voor de parkeerplaats gecompriemd ten opzichte van het oorspronkelijke plan. De oppervlakte en aantallen parkeervakken zijn echter niet gewijzigd. De nieuwe planlocatie overlapt de oorspronkelijk beoogde planlocatie dan ook voor een zeer groot deel; beide locaties vallen (ruim) binnen de grenzen van het onderzochte gebied. Zodoende zijn de onderzoeksresultaten van het eerdere onderzoek ook voor het huidige plan representatief.

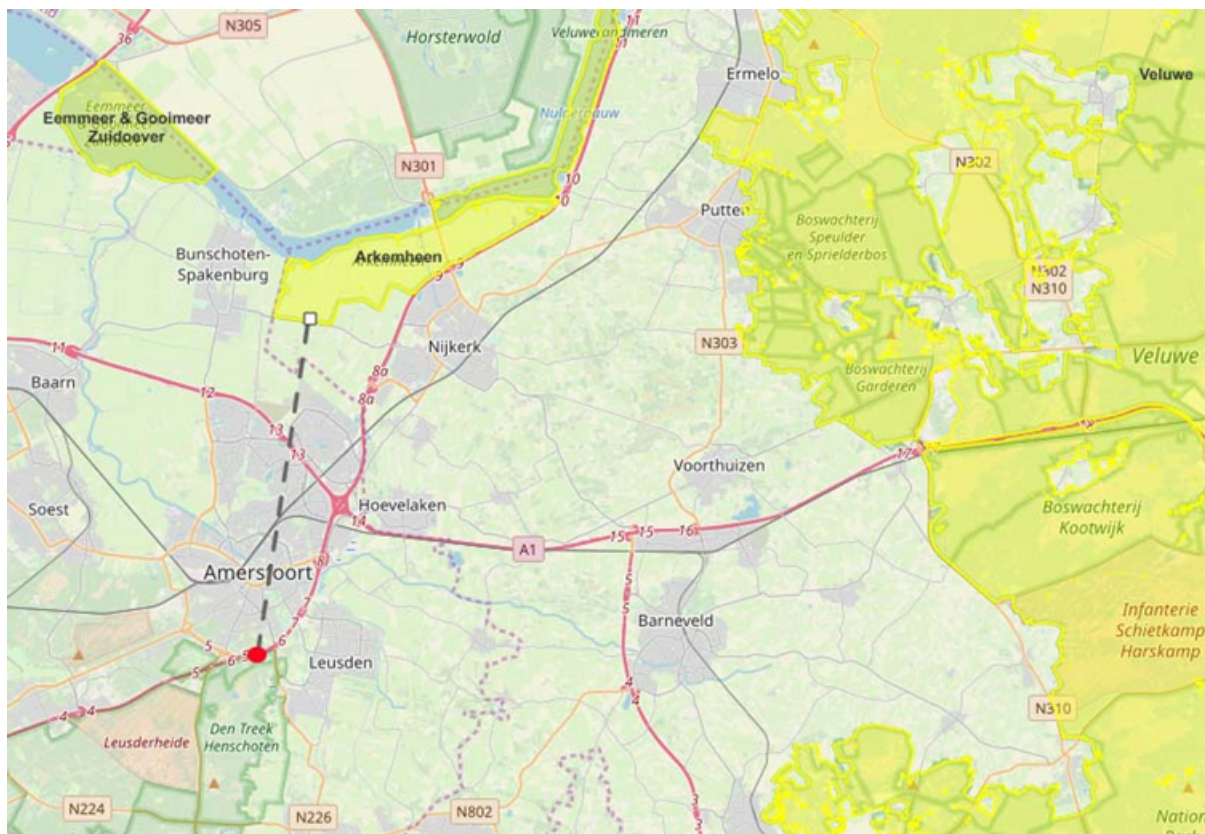
Voorts is van belang dat als onderdeel van het onderzoek tevens een zogenaamde 'nee, tenzij-toets' is uitgevoerd. Met de vaststelling van de Interim Verordening is op 10 maart 2021 vastgesteld. In de IOV zijn de regels met betrekking tot het NNN aangescherpt in lijn met het Besluit Kwaliteit Leefomgeving. In artikel 6.3 lid 1 IOV is opgenomen dat in het NNN geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt kunnen worden die de wezenlijke kenmerken en waarden, kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het NNN aantasten. Het gaat dus niet meer om ontwikkelingen die het NNN per saldo significant aantasten, maar om alle ontwikkelingen die leiden tot een aantasting van het NNN. Het beleid is in dat opzicht aangescherpt.

Ondanks dat het ecologisch onderzoek nog uitgaat van het 'oude' uitgangspunt waarbij moet worden beoordeeld in hoeverre sprake is van een ontwikkeling die per saldo leidt tot een significante aantasting, kunnen de conclusies uit het rapport dat geen sprake is van aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN worden gehandhaafd; dit is nader toegelicht in paragraaf 4.4.4.

4.4.3 Gebiedsbescherming - Natura 2000

Met de voormalige Natuurbeschermingswet zijn de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn van de Europese Unie omgezet in nationale regelgeving. In en in de nabijheid van Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten verboden om zonder vergunning activiteiten of handelingen uit te voeren in een speciale beschermingszone als deze, gelet op de instandhoudingdoelstellingen van het gebied, die de kwaliteit van de habitats zouden kunnen doen verslechteren of een verstoring effect zouden kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Het plangebied ligt niet in of in de directe nabijheid van een speciale beschermingszone (Natura 2000 gebied) uit de Habitat- of de Vogelrichtlijn (zie afbeelding 20). De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is "Arkemheen" en dit gebied ligt op ruime afstand (>10km). De verplaatsing van de bestaande parkeerplaats zonder dat daarbij de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt uitgebreid, leidt niet tot (negatieve) effecten op het Natura-2000 gebied. Er is ook geen sprake van de zogenaamde 'externe werking' van deze gebieden. De in dat kader verplichte 'passende beoordeling' is hier dan ook niet aan de orde. Er wordt geen nieuwe bebouwing opgericht en de parkeerplaats wordt niet vergroot en derhalve is aannemelijk dat het plan niet zal leiden tot extra verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Zodoende kan op voorhand worden uitgesloten dat het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie. Een Aeriusberekening kan om die reden achterwege worden gelaten.



Afbeelding 20: ligging plangebied (rode stip) ten opzichte van Natura 2000 (geel), stippellijn geeft afstand weer (gemeten afstand 10.734km)

Bron: <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

4.4.4 Gebiedsbescherming - Natuur Netwerk Nederland

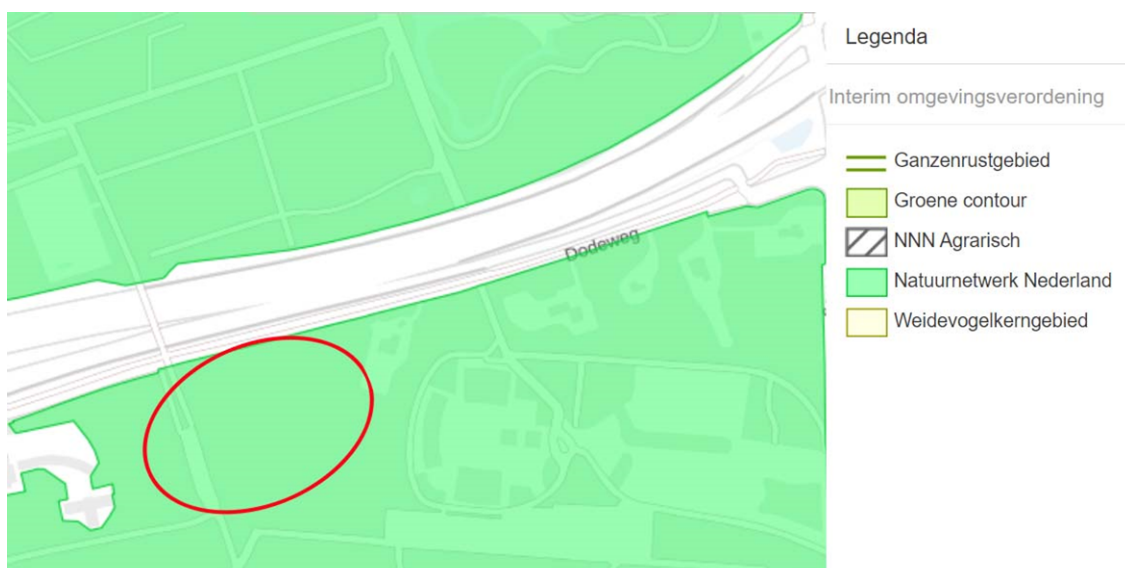
De Provincie Utrecht heeft in haar de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening uitwerking gegeven aan het Natuur Netwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur of EHS). Nieuwe projecten, plannen of handelingen in NNN zijn niet toegestaan indien deze de wezenlijke waarden en / of kenmerken van NNN aantasten, tot oppervlakte verlies van NNN leiden of de robuuste samenhang wezenlijk (negatief) beïnvloeden, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Dit principe wordt het 'nee, tenzij beginsel' genoemd en is vastgelegd in artikel 6.3 lid 1 IOV. Raadpleging van de interactieve kaart van Natuurnetwerk Nederland (NNN) van de Provincie Utrecht (zie afbeelding 21) laat zien dat het plangebied deel uitmaakt van het NNN. Het 'nee, tenzij – beginsel' is daarom in beginsel van toepassing.

Zoals hierboven reeds aangegeven, is in 2020 ten behoeve van de eerdere aanvraag een ecologische quickscan en een 'nee, tenzij-toets' uitgevoerd. Uit deze toets komt naar voren dat de verplaatsing van de parkeerplaats niet leidt tot aantasting van bestaande en potentiële waarden. Door de verplaatsing en aanleg van een nieuwe parkeerplaats aan de rand van het bos waar reeds sprake is van verstoring (licht en geluid) vanwege de nabij gelegen rijksweg A28 en het opheffen van de parkeerplaats in het bos, kan de potentiële betekenis van het gebied lokaal toenemen en verbeteren. Ook neemt de verstoring af en verbetert de aaneengeslotenheid enigszins. Ook de samenhang van het NNN wordt door de regel niet aangetast, zo blijkt uit het onderzoek.

Ook met betrekking tot de gevolgen van het plan voor bijzondere soorten luidt de conclusie dat na inrichting van de nieuwe parkeerplaats de lengte aan bosrand (van betekenis als marginale foerageerplek voor vleermuizen) in stand en zal er niets wijzigen aan de mogelijkheid om te foerageren of te migreren. Het opheffen van de bestaande parkeerplaats in het bos zorgt voor een verbetering omdat er minder geluidsoverlast en minder lichtvervuiling aanwezig is. Met betrekking tot de havik geldt dat deze soort aanwezig is buiten het plangebied en dat de aanleg van de parkeerplaats geen negatief effect heeft wanneer deze buiten het broedseizoen wordt aangelegd. Met betrekking tot het gebruik luidt de conclusie dat de vaste verblijfs- en voortplantingsplaatsen zich op enige afstand tot het plangebied bevinden en dat het gebruik van de parkeerplaats niet zal intensiveren. Het is daarom aannemelijk dat de havik de huidige nesten in de toekomst zal blijven gebruiken. Voor overige (rode en oranje-lijst) soorten geldt dat deze zich overwegend ruim buiten de invloedssfeer van de parkeerplaats bevinden en dat lokaal, na inplant, zelfs een geringe toename van bijzondere soorten kan worden verwacht.

Met betrekking tot de verbindingfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen wordt opgemerkt dat het plangebied in de huidige situatie nauwelijks een verbindende functie heeft vanwege de geringe ecologische waarde en de breedte en versturende werking van de snelweg en de Dodeweg. Het is daardoor onwaarschijnlijk dat sprake is van een relevante ecologische verbinding. Bovendien is het plangebied op tal van plekken voorzien van rasters en hekwerken waardoor voor sommige soorten zoals das, ree of andere grotere zoogdieren de migratie nu en in de toekomst beperkt is en zal zijn. Verplaatsing van de parkeerplaats draagt bovendien bij aan het welslagen van deze voorziening als verbindingzone.

Uit het feit dat ten aanzien van al deze wezenlijke waarden en kenmerken de conclusie luidt dat geen sprake is van aantasting en dat lokaal niveau sprake is of kan zijn van een verbetering, volgt niet alleen dat per saldo geen sprake is van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Ook kan de algemene conclusie worden getrokken dat de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN niet worden aangetast.



Afbelding 21: uitsnede kaart Interim Omgevingsverordening - Kaart Natuur 1
 Bron: <https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02#NL.IMRO.9926.2020InterimVerord-VA02/NL.IMRO.PT.s0f19ccc4-9123-4499-8cf4-d0325f1e5294>

Met het oog op de aantasting in de vorm van oppervlaktevermindering het volgende: in artikel 6.3 lid 2 is bepaald dat onder de oppervlakte van het NNN in ieder geval niet de bestaande legale bebouwing, erven en verhardingen worden begrepen. Zoals reeds toegelicht in paragraaf 3.3.2 valt het aanleggen en verharderen van het bestaande onderhoudspad c.q. de bestaande parkeerplaats onder de uitzonderingsplicht van artikel 28 lid 2 onder a en d van de voorschriften van het bestemmingsplan Buitengebied 2009. Daarmee staat vast dat deze bestaande verharding moet worden aangemerkt als 'bestaande legale verharding' zodat deze niet wordt gerekend tot het oppervlak van het NNN.

Zoals aangegeven, gaat deze aanvraag uit van het verplaatsen van de parkeerplaats en blijft daarbij de oppervlakte en het aantal parkeerplaatsen gelijk. Doordat de parkeerplaats meer naar de rand van het bos wordt gebracht, neemt de verstoring door gemotoriseerd verkeer in het bos af en nemen de verkeersveiligheid en sociale veiligheid toe. De vrijkomende gronden worden opnieuw ingeplant met inlandse soorten. Zodoende kan worden gesteld dat door de verplaatsing van de parkeerplaats de verstoring binnen het NNN afneemt en de aaneengeslotenheid verbetert.

Door de parkeerplaats te verplaatsen, kan bovendien de beoogde nieuwe natuurverbinding (eco-recreaduct) tussen het landgoed en Nimmerdor beter functioneren. Indien de huidige situatie zou worden gehandhaafd, eindigt het beoogde eco-recreaduct immers op de parkeerplaats. Door de parkeerplaats in noordoostelijke richting op te schuiven eindigt deze in het bos waarmee het risico op verkeersslachtoffers onder de beoogde doelsoorten sterk afneemt. Bovendien draagt een beter functionerende natuurverbinding bij aan de ontsnippering van het NNN en het realiseren van de ambities die met de aanleg van het beoogde eco-recreaduct worden nagestreefd. Sterker nog, verplaatsing is noodzakelijk voor het welslagen van de als mitigerende maatregel bedoelde aanleg van het beoogde eco-recreaduct in het kader van de verbreding van rijksweg A28 en de aanpak van Knooppunt Hoevelaken.

Conclusie

Zodoende kan worden geconcludeerd dat de verplaatsing van de parkeerplaats dan ook geen afbreuk doet aan het NNN, maar juist bijdraagt aan het verminderen van de barrièrewerking, het ontsnipperen van het NNN en het creëren van de noodzakelijke voorwaarden om kleine zoogdieren en insecten te laten migreren. Daarmee is verplaatsing in overeenstemming met het provinciale natuurbeleid.

4.4.5 Soortenbescherming

De Wnb regelt ook de bescherming van soorten flora en fauna. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen soorten die bescherming genieten op grond van internationale verdragen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, Verdrag van Bonn en Verdrag van Bern) en soorten die vanuit nationaal oogpunt bescherming genieten.

Met het oog op de verplaatsing van de parkeerplaats is onderzocht in hoeverre uitvoering van het plan kan leiden tot negatieve effecten op beschermde flora- en faunasoorten en zodoende tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb. Dit onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een quickscan waarin is beschreven welke wettelijke soorten op en rond het plangebied voorkomen en in hoeverre de voorgenomen werkzaamheden van invloed zijn of kunnen zijn op deze beschermde soorten of op beschermde gebieden (NNN/EHS en Natura 2000).

Vogels met jaarrond beschermde nesten

Uit de quickscan komt naar voren dat het plangebied alleen geschikt is als vaste verblijf- of voortplantingsplaats voor vogels van bossen. Van deze groep is met name de groep (bos)soorten met een jaarrond beschermd nest relevant. Omdat geen nestholten zijn waargenomen en soorten waarvan de nesten jaarrond bescherming genieten zijn waargenomen, is het onwaarschijnlijk dat in het plangebied voortplantings- of vaste verblijfplaatsen voorkomen van spechten, boomklevers en andere hollenbroeders. Van andere soorten (onder andere roofvogels) met jaarrond beschermde nesten zijn 2 nabijgelegen nesten van de havik waargenomen; deze bevinden zich (net) buiten het plangebied, vlak langs de oostgrens van het landgoed. Eén van de nesten was in 2019 bezet; er lagen botresten en vogelringen.

Vleermuizen

Op basis van waarnemingen uit de omgeving (Nimmerdor) zijn met name gegevens bekend over vleermuizen in het ten noorden van de rijksweg A28 gelegen bosgebied Nimmerdor. Van die soorten zijn alleen de gewone Dwergvleermuis en de Rosse Vleermuis incidenteel waargenomen in de directe nabijheid van het plangebied. De Rosse Vleermuis is een hoog vliegende soort die makkelijk grote afstanden aflegt en kan zijn overgevlogen. Het bosgebied van Nimmerdor is vanwege het grote aandeel oud loofhout zeer geschikt voor vleermuizen. De reden dat deze soorten niet op en rond het plangebied zijn aangetroffen, hangt samen met de ongeschiktheid van dit bosgebied (geen boomholten en vooral naaldhout) en de ligging van de rijksweg A28 die voor de meeste vleermuizen waarschijnlijk een belangrijke barrière vormt.

Rond het plangebied is 1 x een Laatvlieger waargenomen die langs de bosrand langs de Dodeweg voorbij kwam vliegen. De waarnemingen van de Dwergvleermuis hadden betrekking op dieren die langs de bosrand van de huidige parkeerplaats foerageerden. Omdat in het plangebied geen boomholten of andere geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen zijn waargenomen, is het niet waarschijnlijk dat het gebied van betekenis is als verblijf-, paar- of voortplantingsplaats. Vanwege de invloed (licht en geluid) van de rijksweg A28 en de Dodeweg heeft het gebied waarschijnlijk slechts een marginale betekenis als migratieroute en foerageergebied voor beide soorten en dan met name langs de bestaande bosranden. Voor de overige uit de omgeving van het plangebied bekende soorten vleermuizen is het niet waarschijnlijk dat het plangebied permanent onderdeel is van hun migratieroute of foerageergebied gezien het marginale habitat en de ligging langs de rijksweg A28 en de Dodeweg.

Overige zoogdieren

Het plangebied wordt gebruikt door reewild. Hiervan zijn sporen aangetroffen waaronder prenten en veegplekken. De indruk bestaat dat de omgeving van de bestaande parkeerplaats beperkt gebruikt wordt door reewild vanwege de loslopende honden in het gebied. Het ontbreekt vrijwel aan ligplekken. Gebieden met veel ligplekken kenmerken zich door geringe verstoring door recreatie. Ook boomarter komt wijd verspreid over het landgoed voor maar hiervan zijn in het plangebied geen sporen waargenomen. Desondanks kan niet worden uitgesloten dat de boomarter incidenteel gebruik maakt van het plangebied als jachtgebied. Gelet op de totale omvang van het jachtgebied (200-400ha) kan het plangebied, zo dicht langs de snelweg en aan de rand van het landgoed, niet worden gezien als essentieel leef- of foerageergebied.

Er zijn geen waarnemingen of sporen van andere beschermde zoogdieren, zoals steenmarters, das, vos of konijn waargenomen. De aanwezigheid van een bewoonde havikshorst maakt het plangebied niet aantrekkelijk voor eekhoorns, deze zijn dan ook geen eekhoornnesten aangetroffen of andere sporen die kunnen duiden op de aanwezigheid van eekhoorns zoals afgekloven dennenappels.

Reptielen

Tijdens de veldbezoeken zijn geen (sporen van) reptielen waargenomen. Het plangebied vormt geen geschikt habitat voor de zandhagedis; deze komt wel elders op het landgoed voor. Doordat water in het plangebied ontbreekt, is het plangebied ongeschikt als leefgebied voor amfibieën. Er zijn insecten aangetroffen die bescherming genieten op grond van de Habitatrichtlijn. Het plangebied is bovendien ongeschikt voor deze soorten. Evenmin zijn plantensoorten aangetroffen die onder het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn vallen; bovendien ontbreekt hiervoor geschikt habitat.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan concluderend worden gesteld dat uitvoering van het plan niet zal leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel dienen met het oog op de zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden maatregelen te worden genomen ter voorkoming aan schade aan de natuur en beschermde soorten door kapwerkzaamheden buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden. Daarnaast zal vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden een naverkenning worden uitgevoerd door een ecoloog.

4.4.6 Herplant

Zoals reeds beschreven in paragraaf 3.3.2 is in de zomer van 2019 gebleken dat een groot deel van de fijnsparren en de lariksen op het landgoed was aangetast door de 'letterzetter'. De maatregelen die het landgoed heeft genomen om de plaag te bestrijden, hadden onvoldoende effect waardoor alle fijnsparren op het landgoed moesten worden gekapt.

Dit betreft circa 4% van het totale boombestand op het landgoed (60ha). In de strook langs de Dodeweg waar de nieuwe parkeerplaats is voorzien, stonden veel lariksen en fijnsparren die om voornoemde reden zijn gekapt. Waar mogelijk zijn de bestaande loofbomen (Tamme Kastanje) en enkele Grove Dennen gespaard; deze blijven behouden en worden ingepast in de nieuwe situatie.

Op grond van het bepaalde in artikel 4.2 Wet natuurbeheer (Wnb) is het buiten de bebouwde kom verboden om zonder een voorafgaande melding een houtopstand geheel of gedeeltelijk te kappen. Daarnaast geldt op grond van artikel 4.3 Wnb de verplichting om een gevelde houtopstand binnen 3 jaar op bosbouwkundig verantwoorde wijze op dezelfde grond opnieuw aan te planten. Ter plaatse van de bestaande parkeerplaats bestaat het bos overwegend uit loofbomen in de vorm van eiken en beuken, afgewisseld met grove den. De grond van de bestaande parkeerplaats wordt daarom opnieuw ingeplant met inlands soorten die hier thuishoren: grove den, lariks en berken zullen zich spontaan ontwikkelen en worden daarom niet ingeplant. Deze inlandse soorten zijn niet gevoelig voor de letterzetter; dit helpt om de robuustheid van het bos te herstellen. Het bestaande onderhoudspad blijft behouden voor beheerwerkzaamheden.

Om te voorkomen dat de bomen die worden herplant na korte tijd weer moeten worden verwijderd als het beoogde eco-recreaduct wordt aangelegd, zal afstemming plaatsvinden met de Provincie als bevoegd gezag en RWS als uitvoerende partij.

4.4.7 Eco-recreaduct A28

Zoals reeds beschreven in paragraaf 2.3 is in het OTB voor de aanpak van Knooppunt Hoewelaken voorzien in het vervangen van de bestaande fiets- en voetgangersbrug over rijksweg A28 door een eco-recreaduct. Het beoogde eco-recreaduct dient ter verzachting van het asfalt tussen Nimmerdor en Den Treek. Naast een fiets- en voetpad wordt een ecologische zone ingericht voor de voor deze regio kenmerkende doelsoorten: zandhagedis, levenbarende hagedis, kamsalamander, vos, boommarter, bunzing, overige kleine marters, vlinders, libellen en overige insecten. Ree is geen doelsoort en zal middels een voorziening uit het landgoed Nimmerdor worden geweerd aldus het OTB (p. 113). Om te voorkomen dat dieren op wegen terechtkomen, zullen de dieren via wanden en schermen richting het beoogde eco-recreaduct worden geleid.

Blijkens de toelichting en het ontwerpvoorstel is bij de uitwerking van het ontwerp voor het beoogde eco-recreaduct rekening gehouden met de nieuwe parkeerplaats. Als de parkeerplaats zou worden gehandhaafd op de huidige situatie, zou de ecologische zone rechtstreeks aansluit op de parkeerplaats. Dit is onwenselijk. Door de parkeerplaats in oostelijke richting op te schuiven - tot buiten het werkgebied van RWS - wordt de afstand tussen de ecologische zone en de parkeerplaats vergroot en hoeven de dieren de parkeerplaats niet meer over te steken om het bosgebied te kunnen bereiken. Daarmee heeft de verplaatsing van de parkeerplaats conform het gewijzigde voorstel door het landgoed een gunstig effect op de doelsoorten die men met het eco-recreaduct beoogt te faciliteren niet nader te worden beschreven. Nader onderzoek of een nadere onderbouwing in relatie tot het eco-recreaduct is niet nodig.

4.4.8 Conclusie

Het gebied ligt niet in of in de nabijheid van een speciale beschermingszone (Natura 2000) of in de directe omgeving van een beschermd natuurmonument. Ook komen de voorgenomen activiteiten niet voor op de lijst met activiteiten zoals vermeld in de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit MER. Wel ligt het plangebied in de directe nabijheid van het NNN gelet het feit dat het de verplaatsing van een bestaande parkeerplaats betreft naar een gebied waar ten opzichte van de huidige locatie reeds meer verstoring aanwezig is, de oppervlakte gelijk blijft en de oude parkeerplaats opnieuw als bos zal worden ingeplant, kan worden gesteld dat de verplaatsing een geringe impact op de omgeving heeft. Zodoende is het aannemelijk dat geen sprake zal zijn van significante aantasting van de waarden binnen het NNN. Zekerheidshalve is echter wel een 'nee, tenzij toets' uitgevoerd. Hieruit blijkt dat geen sprake is van negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN.

Door de parkeerplaats uit het bos te verplaatsen naar de rand van het landgoed is lokaal zelfs sprake van een (kleine) verbetering. De verharding van bestaande parkeerplaats wordt niet gerekend tot het oppervlak van het NNN. Nu de oppervlakte van de parkeerplaats gelijk blijft, leidt verplaatsing van de parkeerplaats niet tot oppervlakteverlies. Ook in dit opzicht is dus geen sprake van negatieve effecten op het NNN.

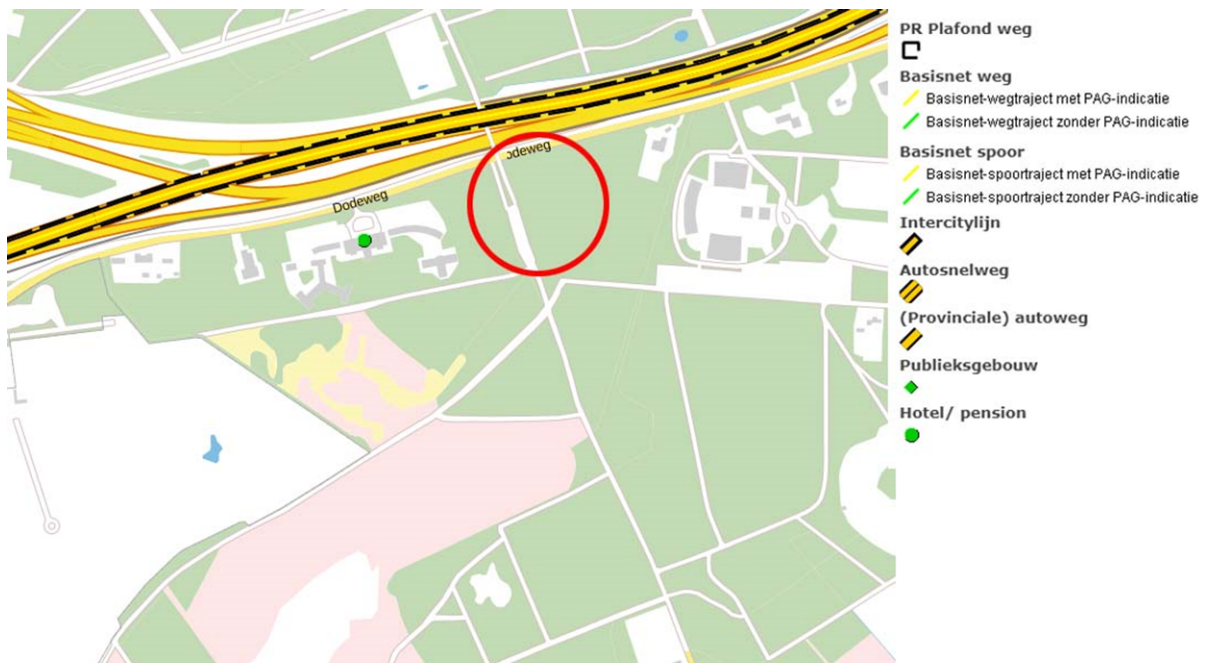
Daarnaast is in opdracht van het landgoed een verkenning uitgevoerd naar de in het plangebied voorkomende (beschermde) soorten. Uit de uitgevoerde quickscan blijkt dat uitvoering van het plan niet zal leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel dienen met het oog op de zorgplicht eventuele aanvullende kapwerkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Bij de uitwerking van het ontwerp voor het eco-recreaduct is rekening gehouden met de nieuwe parkeerplaats. Andersom is de parkeerplaats buiten de grenzen van het werkgebied geprojecteerd.

Door de parkeerplaats in oostelijke richting op te schuiven, wordt de afstand tussen de ecologische zone en de parkeerplaats vergroot en hoeven de dieren de parkeerplaats niet meer over te steken om het bosgebied te kunnen bereiken. Daarmee heeft de verplaatsing van de parkeerplaats juist een gunstiger effect voor de doelsoorten in dit gebied en de aaneengeslotenheid van het NNN dan wanneer de bestaande situatie zou worden gehandhaafd. Nader onderzoek of een nadere onderbouwing is daarom niet nodig.

Het aspect ecologie staat daarmee niet in de weg aan het verlenen van de omgevingsvergunning.

4.5 Externe veiligheid en overige risico's

In het Besluit Externe Veiligheid zijn de risiconormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Het besluit heeft tot doel om zowel individuele burgers, als groepen een minimumbeschermingsniveau te bieden tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Voor onderhavig verzoek geldt dat in de directe omgeving van het plangebied alleen de rijksweg A28 met 6570 tankauto's per jaar relevant is. Er zijn geen andere risicovolle objecten in de omgeving aanwezig (zie afbeelding 22).



Afbeelding 22: uitsnede Risicokaart

Bron: www.risicokaart.nl

Gemeenten en provincies moeten de normen uit het besluit naleven bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen en bij het verlenen van milieuvergunningen. Het besluit is van toepassing op Wm-vergunningplichtige risicovolle inrichtingen en/of de nabijgelegen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten. De verdeling tussen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten is gemaakt om bepaalde groepen mensen in het bijzonder te beschermen. Hierbij spelen het aantal, de verblijftijd, de fysieke of psychische gesteldheid van mensen en de aanwezigheid van adequate vluchtmogelijkheden een rol.

De geldende regels zijn vastgelegd in het Besluit Externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en in het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op basis van het Bevb moeten gemeenten bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarmee wordt afgeweken van het bestemmingsplan de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico in acht nemen ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten en dient het groepsrisico te worden verantwoord. Een parkeerplaats wordt echter niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object, zodat een nadere verantwoording van het groepsrisico achterwege kan blijven.

Het aspect externe veiligheid staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.6 Geluid

In beginsel bevindt zich langs elke weg waar men harder mag rijden dan 30 km/uur een geluidzone. Binnen deze zone zijn de regels van de Wet Geluidhinder van toepassing en moet onderzoek worden verricht naar de geluidbelasting door het wegverkeer op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Voor geluidgevoelige bestemmingen bedraagt de wettelijke voorkeursgrenswaarde 48dB.

Aangezien dit bestemmingsplan niet voorziet in de bouw van een geluidgevoelig object (bijvoorbeeld woningen) of een geluidgevoelig terrein, kan een akoestisch onderzoek achterwege blijven. Volledigheidshalve wordt ten slotte opgemerkt dat het plangebied niet in een stiltegebied ligt. Het aspect geluid staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.7 Leidingen en andere belemmeringsstroken

In het plangebied zijn geen buisleidingen of andere belemmeringsstroken aanwezig, zodat ook deze niet in de weg staan aan het verlenen van een omgevingsvergunning.

4.8 Luchtkwaliteit

In Nederland gelden regels voor luchtkwaliteit; deze zijn opgenomen in de Wet Luchtkwaliteit 2007 die op 15 november 2007 in werking is getreden en als titel 5.2 deel uitmaakt van de Wet milieubeheer (Wmb). Hiermee is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. In de Wet Luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen ter bescherming van het milieu en de leefkwaliteit. In 'artikel 5.16' is geregeld op welke wijze het aspect luchtkwaliteit in acht dient te worden genomen bij planvorming. Indien één of meerdere grenswaarden niet worden overschreden na realisatie van het plan, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van het plan, zelfs niet als het plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Indien één of meerdere grenswaarden reeds worden overschreden voor realisatie van het plan, moet worden onderzocht in hoeverre het voorgenomen plan "in betekenende mate bijdraagt" aan de concentraties van de stof waarvoor de grenswaarden worden overschreden.

De Uitvoeringsregels voor het bepalen van de luchtkwaliteit en de bijdrage van een plan daarin zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur "Niet in Betekenende Mate Bijdragen" en de Ministeriële regelingen: "Beoordeling Luchtkwaliteit 2007" en "Projectsaldering luchtkwaliteit 2007". Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van het NSL is de definitie van "niet in betekenende mate" verschoven van 1% naar 3%.

Indien een voorgenomen plan "niet in betekende mate bijdraagt" kan het plan alsnog doorgang vinden. Indien het plan wel "in betekende mate bijdraagt" kan het plan alleen doorgang vinden, indien de positieve effecten van dat plan -en/of de met het plan samenhangende maatregelen- zodanig verbeteren dat per saldo geen verslechtering optreedt. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De bijdrage van NIBM-projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het NSL gecompenseerd met algemene maatregelen.

Het verplaatsen van een bestaande parkeerplaats is niet opgenomen als categorie in de Regeling NIBM. Op grond van het feit dat de parkeerplaats in oppervlakte gelijk blijft en het aantal parkeerplaatsen niet wordt uitgebreid en ook de gebruikstijden niet wijzigen, is het aannemelijk dat er geen sprake zal zijn van een intensivering van het gebruik van de parkeerplaats. Mede gelet op het relatief beperkte aantal parkeerplaatsen (32 reguliere en 14 trailerparkeerplaatsen of in totaal 60 reguliere parkeerplaatsen) is het aannemelijk dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de (verslechtering) van de luchtkwaliteit. Om die reden is geen toetsing uitgevoerd aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit.

Nu geen sprake is van extra verkeersbewegingen, heeft het opnemen van een uitdraai / screenshot van de NIBM-tool in beginsel geen meerwaarde. Volledigheidshalve zijn echter de cijfers uit het verkeersonderzoek ingevoerd in de NIBM-tool als ware er sprake van een volledig nieuwe situatie. Ook in dat geval wordt de grens voor 'niet in betekende mate' niet overschreden (zie afbeelding 23).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		206
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,15
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding 23: uitsnede worst case berekening NIBM-tool

Bron: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/hulpmiddelen/nibm-tool/>

Zoals hiervoor al aangegeven (zie onder meer paragraaf 2.4) zal het aantal gebruikers / verkeersbewegingen gelijk blijven ten opzichte van de bestaande situatie. Bovendien is het aantal bezoekers van de parkeerplaats met een weekdaggemiddelde van 206 dermate laag, dat de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van omliggende woningen als gevolg van de parkeerplaats verwaarloosbaar is binnen de gegeven geluidbelasting en fijnstofontwikkeling als gevolg van Rijksweg A28, die hemelsbreed op nog geen 75m ligt.

Het aspect luchtkwaliteit staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.9 Milieuzonering

4.9.1 Zonering parkeerplaats

Geluid

Om hinder tussen (agrarische) bedrijven, of zoals in onderhavige situatie een parkeerplaats, en bijvoorbeeld woningen te voorkomen, is een goede afstemming noodzakelijk. Milieuzonering zorgt ervoor dat bij de bouw van nieuwe woningen voldoende afstand in acht wordt genomen tussen milieu belastende activiteiten (zoals bedrijven en gevoelige functies, zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en kunnen bedrijven zich binnen aanvaardbare voorwaarden in een gebied vestigen en activiteiten (blijven) uitoefenen.

Het perceel waar de parkeerplaats zal worden aangelegd is in de huidige situatie bestemd voor bos en natuurgebied. De dichtstbijzijnde woning ligt hemelsbreed op ruim 200m van de bestaande parkeerplaats. Als onderdeel van de verplaatsing zal de parkeerplaats niet meer haaks op maar parallel aan de Dodeweg georiënteerd zijn. Bovendien wordt de parkeerplaats verplaatst, zodat deze ten oosten van de fietsbrug komt te liggen. Hierdoor neemt de afstand tussen de parkeerplaats en de woning af.

In gesprekken tussen het landgoed en de bewoner(s) van de betreffende woning is door de bewoner(s) aandacht gevraagd voor het voorkomen van geluid-, in de vorm van dicht slaande portieren en motorgeluid van voertuigen en lichtoverlast als gevolg van inschijnende koplampen van de auto's vanaf de parkeerplaats.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten doet in de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" (2009) een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. De publicatie heeft bedrijven ingedeeld in categorieën met bijbehorende richtafstanden tot gevoelige functies. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de bestemmingsgrens van bedrijven en anderzijds de gevel van een woning. Deze brochure kan ook worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van de met het oog op een goede ruimtelijke ordening aan te houden afstand tussen een parkeerplaats en een woning. De richtafstanden hangen samen met de gebiedskenmerken.

De VNG-publicatie maakt daarbij onderscheid tussen 2 gebiedstypen: een 'rustige woonwijk of rustig buitengebied' of een 'gemengd gebied'. Gelet op de aanwezige functiemenging (Bedrijven/kantorenpark Leusderend, Instituut voor Wijsbegeerte met hotel en congresfaciliteit en de aanwezigheid van de Rijksweg A28, is hier sprake van een 'gemengd gebied'.

In de VNG-uitgave wordt voor parkeerterreinen en parkeergarages (SBI-code 2008: 5221) een richtafstand van ten minste 30m genoemd. Deze afstand geldt in een rustige woonwijk en kan in gemengde gebieden met 1 afstandsstap worden verlaagd tot 10m. In de nieuwe situatie is de afstand tussen de grens van het perceel van de dichtstbijzijnde woning en het parkeerterrein circa 75m. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand van de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering en kan zonder nader onderzoek worden gesteld dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning in relatie tot de verplaatsing van de parkeerplaats.

Er is daarom geen aanleiding om nader (geluids)onderzoek te doen.

Lichthinder

Er zijn geen landelijke richtlijnen voor het bepalen van lichthinder van openbare verlichting en voertuigverlichting. Evenmin is er een wettelijk kader dat lichtgevoelige functies definieert. Op de nieuwe parkeerplaats zal geen (openbare) verlichting worden geplaatst zodat dit aspect verder buiten beschouwing kan blijven.

Met betrekking tot de lichthinder van voertuigen kan worden opgemerkt dat de parkeerplaats als onderdeel van het landgoed alleen is opengesteld tussen zonsopgang en zonsondergang. De afstand tussen de uiterste grens van de parkeerplaats en de dichtstbijzijnde woning bedraagt bijna 80m. De inrit naar de parkeerplaats wordt in de nieuwe situatie ook zo'n 80m in oostelijke richting verplaatst; de afstand tussen de inrit en de woning bedraagt in de toekomst zo'n 250m. De parkeerplaats is alleen opengesteld tussen zonsopgang en zonsondergang, zodat – ook vanwege van de afstand, de tussenliggende bosstrook en de positionering van de woning - niet gevreesd hoeft te worden voor overlast van inschijnende koplampen in de woning.

Het aspect lichthinder staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.9.2 Agrarische bedrijven

In de ruime omgeving tot het plangebied bevinden zich geen agrarische bedrijven. Een parkeerplaats is bovendien geen geurgevoelig object als bedoeld in de Wet Geurhinder en Veehouderij. Zodoende kan worden uitgesloten dat deze bedrijven nadelige gevolgen zullen ondervinden van de verplaatsing van de parkeerplaats of vice versa.

4.9.3 Overige bedrijven

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens een inventarisatie gemaakt van de bedrijven in de omgeving van het plangebied. Immers door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en kunnen bedrijven zich binnen aanvaardbare voorwaarden in een gebied vestigen en activiteiten (blijven) uitoefenen.

In de directe omgeving van het plangebied zijn de volgende bedrijven gevestigd:

- Landgoed Internationale School voor Wijsbegeerte De Queeste (hotel en conferentieoord, SBI-code 5510) met een grootste richtafstand van 10m;
- Landgoed Leusderend (kantorenpark, SBI-code: 63) met een grootste richtafstand van 10m;

Nog afgezien van het feit dat een parkeerplaats niet wordt aangemerkt als een 'geluidgevoelig object' of 'geluidgevoelig terrein' als bedoeld in artikel 84b eerste lid onder e Wgh, geldt dat ook indien wel gebruik zou moeten worden gemaakt van de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (2009), ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstanden die hierin zijn opgenomen. Immers de afstand tot de dichtstbij gelegen bebouwing van ISVW bedraagt ruim 100m en de afstand tot de dichtstbijzijnde bebouwing van Landgoed Leusderend bedraagt ruim 200m.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een hotel op grond van jurisprudentie (ABRvS 17 maart 2004, ECLINL:RVS:2004:AO5659 r.o. 2.20.2) niet wordt aangemerkt als 'geluidgevoelig object' in de zin van de Wet Geluidhinder. Ook kantoren zijn in de Wgh niet aangemerkt als 'geluidgevoelig object' zodat de grenswaarden uit de Wgh met betrekking tot wegverkeerslawaaï hierop niet van toepassing zijn. Het aspect milieuzonering staat daarmee niet in de weg aan het verlenen van de omgevingsvergunning.

4.10 Verkeer

Vanuit verkeer is het belangrijk dat de nieuwe parkeerplaats niet knelt met het beoogde eco-recreaduct en dat de aansluiting van de nieuwe parkeerplaats op de Dodeweg verkeersveilig is. Als gezegd is bij het ontwerp voor het eco-recreaduct rekening gehouden met de verplaatsing van de parkeerplaats en vice versa. Daarmee staat vast dat de nieuwe parkeerplaats niet knelt met het eco-recreaduct.

Met het oog op de verkeersveiligheid kan worden opgemerkt dat met de verplaatsing van de parkeerplaats ook de inrit in oostelijke richting wordt opgeschoven. Deze locatie is meer open en biedt meer overzicht dan de bestaande situatie, waarbij de inrit zicht direct naast de fietsbrug over rijksweg A28 bevindt. Ter hoogte van de nieuwe toegang zal een verkeersplateau worden aangelegd waar het landgoed conform afspraak aan mee betaalt. Een verkeersplateau werkt snelheidsremmend en markeert de nieuwe entree naar de parkeerplaats. Ten slotte zullen de verkeersstromen van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gescheiden.

Zodoende kan worden gesteld dat de verplaatsing van de parkeerplaats de verkeersveiligheid verbetert. Over de nadere uitwerking vindt afstemming plaats met de verkeerskundige van de gemeente. Het aspect verkeer staat daarmee niet in de weg aan het verlenen van de omgevingsvergunning.

4.11 Watertoets

Een watertoets heeft als doel water als ordenend element vroegtijdig te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe zal in het kader van dit bestemmingsplan vooroverleg plaatsvinden met de waterbeheerder in het gebied (Waterschap Vallei en Veluwe).

Uitgangspunt voor het hemelwater is dat dit volledig op eigen terrein wordt geïnfiltreerd in de bodem. In de bestaande situatie is het parkeerterrein voorzien van halfverharding in de vorm van puin. Deze puinlaag wordt verwijderd en het terrein wordt opnieuw ingeplant. De nieuwe parkeerplaats krijgt alleen een verhard entree. De rest van de parkeerplaats wordt voorzien van puinverharding. Het onderhoudspad blijft onverhard en het fietspad wordt voorzien van halfverharding (schelpenlaag), conform de bestaande situatie.

In het kader van deze aanvraag is een digitale watertoets uitgevoerd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat in het plangebied geen belangrijke oppervlaktewateren (zogenaamde primaire of A-watgangen), waterkeringen of gebieden die zijn aangewezen voor regionale waterberging liggen. Dit betekent dat dit plan geen essentiële waterbelangen raakt. Op basis daarvan wordt door het waterschap voor het onderhavige plan een positief wateradvies gegeven. Het aspect water staat daarmee niet in de weg aan het verlenen van de omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De gronden waarop de parkeerplaats aanwezig is en ook de gronden waar de parkeerplaats zal worden aangelegd, zijn eigendom van het landgoed. De realisatie van het plan vindt plaats voor rekening en risico van het landgoed. Ook betaalt het landgoed mee aan het verplaatsen van het verkeersplateau ter hoogte van de inrit van de nieuwe parkeerplaats op de Dodeweg.

In het kader van het bepaalde in afdeling 6.4 Wro zijn afspraken gemaakt met de gemeente inzake kostenverhaal, planschade daaronder begrepen. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een exploitatieovereenkomst. De beoogde ontwikkelingen hebben daarmee geen financiële gevolgen voor de gemeente Leusden.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn meerdere gesprekken gevoerd met de bewoner(s) van de ten oosten van het parkeerterrein gelegen woning. Daarbij zijn de wensen met betrekking tot de aan te houden minimale afstand tussen de grens van het woonperceel en de parkeerplaats en ook het voorkomen van lichthinder zoveel mogelijk gehonoreerd. Het bleek uiteindelijk niet mogelijk om aan alle wensen van bewoner(s) tegemoet te komen.

Ook het ISVW is door het landgoed geïnformeerd over het plan. Doordat de parkeerplaats op een grotere afstand tot het terrein van ISVW komt te liggen, brengt het plan geen nadelige gevolgen mee voor ISVW.

5.3 Verkennend initiatief

Aangezien een eerdere aanvraag door de gemeente gedeeltelijk werd geweigerd, is ter voorbereiding op deze aanvraag het gewijzigde plan op 18 mei 2022 als 'verkennend initiatief' aan de gemeente voorgelegd. Het verkennend initiatief is op 13 september 2022 besproken in het Omgevingstafeloverleg. Het initiatief is ambtelijk positief beoordeeld en besproken met de verantwoordelijk wethouder, waarna is aangegeven dat de aanvraag omgevingsvergunning kon worden ingediend. De Ruimtelijke Onderbouwing is naar aanleiding van de uitkomsten van het Omgevingstafeloverleg aangepast en aangevuld.

Bijlagen

Bijlage 1 Inrichtingsvoorstel

Bijlage 2 Verkeerstelling

Bijlage 3 Quicksan ecologie